Кл.
Оланьонъ

Сибирь

1120061р
33с1
053

п05

33с1
О-53

Сибирь

и ея экономическая будущность.

Сочиненіе

Кл. Оланьона,

съ предисловіемъ Фредерика Пасси.

Переводъ съ французскаго

А. Д. Погрузова.

1120061 Р (66)
(66)

ТЮМЕНСКАЯ
областная библиотека
Сектор редкой книги

Складъ изданія:
Т-во „Просвѣщеніе", С.-Петербургъ, 7 рота, 20;
городская контора: Невскій, 50.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 6 января 1903 г.

Типографія Т-ва „Просвѣщеніе“. С.-Петербургъ, 7 рота, 20.

Предисловіе.

Недавно вся печать говорила о путешествіи, совершенномъ нѣкоторыми изъ ея представителей съ цѣлью объѣхать земной шаръ въ болѣе короткій періодъ времени, чѣмъ это сдѣлалъ фантастическій герой Жюля Верна.

Но есть ли основаніе называть такую поѣздку путешествіемъ? Правда, люди эти, пущенные въ пространство, подобно летучимъ снарядамъ, установили величину скорости, съ которой человѣкъ или тюкъ товара можетъ перенестись на нѣсколько тысячъ верстъ изъ одного пространства въ другое; но, откровенно говоря, какое личное удовлетвореніе могла доставить такая поѣздка ея иниціаторамъ? Что они видѣли во время ея совершенія? Какую пользу человѣчеству принесла она? Обладая хорошими указателями прихода и отхода всѣхъ желѣзнодорожныхъ поѣздовъ и хорошими расписаніями прихода и отхода судовъ всѣхъ мореходныхъ компаній, дѣльный конторщикъ могъ бы вычислить добытые ими результаты въ теченіе одного часа и не выходя за дверь своего кабинета.

Но запишемъ результаты, полученные этими чемпіонами; выскажемъ имъ привѣтствіе за энергію, выносливость и дѣятельность, которыя они несомнѣнно проявили; однако, безъ всякой обиды для нихъ, припишемъ быстроту совершенной поѣздки лишь тѣмъ усовершенствованіямъ способовъ передвиженія, которыя достигнуты въ нашъ вѣкъ. Только благодаря подобнымъ усовершенствованіямъ мы господствуемъ надъ пространствомъ, а слѣдовательно и надъ временемъ; и, слава Богу, можемъ воспользоваться ими болѣе серьезнымъ и болѣе практичнымъ образомъ.

Три четверти вѣка, даже полвѣка тому назадъ большая часть поверхности земного шара оставалась все еще не-

извѣстной для человѣчества. Въ настоящее время пути сообщенія прорѣзываютъ его по всѣмъ направленіямъ. Вскорѣ не будетъ уже такихъ картъ, гдѣ читалась бы надпись: неизслѣдованная земля; да, пожалуй, и теперь ихъ уже нѣтъ.

Двѣ значительныхъ области нельзя уже назвать „неизслѣдованными“: это внутреннія земли африканскаго материка и значительная часть Азіи, — Сибирь, одно имя которой внушало нѣкогда ужасъ.

Нашъ молодой сотоварищъ, достойный представитель великаго имени, г. Пьеръ Леруа-Болье, въ своей книгѣ „Возрожденіе Азіи“ далъ намъ уже болѣе точныя понятія объ этой восточной части Россіи. Другой путешественникъ, г. Клавдій Оланьонъ, посѣтившій Сибирь съ экономическими цѣлями, довершилъ наше ознакомленіе съ этой страной.

Плохая слава Сибири, — говоритъ онъ, — зависитъ главнымъ образомъ отъ двухъ причинъ: одной — матеріальной, а другой — нравственной или, точнѣе говоря, политической. Въ климатическомъ отношеніи существуютъ двѣ Сибири: 1) сѣверная и восточная, въ продолженіи бо́льшей части года заваленная снѣгомъ; почва ея оттаиваетъ лѣтомъ лишь на незначительной глубинѣ; 2) западная и средняя Сибирь, доступная культурѣ, хотя климатъ ея и суровъ для насъ; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ эта часть Сибири даже богата и плодородна; зерновой хлѣбъ ея, напримѣръ алтайскій, представитъ въ будущемъ болѣе серьезную конкурренцію для хлѣба европейскаго производства, чѣмъ какой-либо другой. О цѣломъ судили по его части. Вообразили, что вся Сибирь не можетъ быть заселена. Но это невѣрно относительно Сибири такъ же, какъ и относительно Канады,—говоритъ г. Оланьонъ; по его мнѣнію, Канада и Сибирь представляютъ большую аналогію. Когда Сибирь будетъ достаточно заселена, когда усовершенствуются и умножатся ея рѣчные и желѣзнодорожные пути, когда передвиженіе товаровъ и пассажировъ станетъ менѣе затруднительнымъ, когда будутъ использованы ея естественныя богатства, — она станетъ, можетъ быть, великимъ центромъ земледѣльческой и промышленной культуры.

Съ другой стороны, привыкли смотрѣть на Сибирь, какъ на административный тартаръ, какъ на страну, служащую невыносимымъ и ненавистнымъ мѣстопребываніемъ ссыльныхъ и осужденныхъ на каторгу. Но недавно Сибирь перестала служить мѣстомъ ссылки. Впредь будутъ ссылать только на островъ Сахалинъ; а Сибирь, куда ежегодно направляется не менѣе 200,000 переселенцевъ изъ Европейской Россіи, быстро перейдетъ на положеніе колоніи, которую предназначено заселить.

Итакъ, — замѣчаетъ г. Оланьонъ, — рядомъ съ умершей Сибирью есть и живая Сибирь, исторія которой только-что начинается. И при помощи чудесныхъ орудій превращенія, называемыхъ желѣзными дорогами, пробужденіе этой живой Сибири, особенно при содѣйствіи иностранныхъ капиталовъ, наступитъ гораздо скорѣе, нежели предполагаютъ это даже самые ярые оптимисты.

Но г. Оланьонъ, задавшійся цѣлью найти и указать все, что можетъ принести пользу торговымъ сношеніямъ Франціи съ Сибирью, не въ слишкомъ ли радужномъ свѣтѣ представляетъ себѣ будущее тѣхъ областей, которыя онъ только что объѣхалъ? Я не позволю себѣ высказать какого-либо мнѣнія на этотъ счетъ. Я могу только сказать, что, съ одной стороны, онъ, повидимому, тщательно изучилъ всѣ элементы богатствъ минеральнаго, растительнаго и животнаго царства этой страны, и мы находимъ въ его книгѣ свѣдѣнія, очевидно, заимствованныя изъ лучшихъ источниковъ; съ другой стороны, нѣкоторые изъ предлагаемыхъ имъ совѣтовъ доказываютъ, что онъ очень остороженъ въ своихъ заключеніяхъ. Такъ, напримѣръ, настаивая на томъ, что желѣзнодорожныя линіи играютъ важную роль, онъ однако предостерегаетъ читателя противъ иллюзій по поводу ожидаемаго ими пониженія желѣзнодорожнаго тарифа. По его мнѣнію, всегда или, по крайней мѣрѣ, въ продолженіи долгаго еще времени будетъ выгоднѣе пользоваться услугами мореходныхъ компаній для провоза всѣхъ тѣхъ товаровъ, цѣнность которыхъ не допускаетъ высокаго тарифа, или же которые по свойствамъ своимъ не требуютъ быстраго передвиженія. Онъ указываетъ также на то, что при установленіи торговыхъ сношеній съ Сибирью, въ видахъ

большихъ выгодъ, коммерсантамъ необходимо будетъ, по крайней мѣрѣ, на первое время имѣть общихъ представителей и общіе склады товаровъ; иначе значительные капиталы, которые нужно будетъ затратить на организацію дѣла, не дадутъ имъ достаточнаго дохода, и магазины будутъ недостаточно снабжены товарами. Эти представители должны отлично знать языкъ и обычаи страны, если не хотятъ потерпѣть полной неудачи.

На этихъ немногихъ страницахъ я могу дать лишь краткій очеркъ свѣдѣній, заключающихся въ добросовѣстномъ трудѣ г. Оланьона. Цѣль моя заключается не въ томъ, чтобы избавить васъ отъ чтенія этой книги,— напротивъ, я желаю побудить васъ прочесть ее. Тѣмъ не менѣе, я хочу обратить ваше вниманіе на нѣкоторые факты, которые могутъ оказаться поучительными даже и во Франціи.

Извѣстно, какое значеніе пріобрѣло въ Даніи производство масла. То же самое въ значительныхъ размѣрахъ совершается теперь и въ Сибири. Здѣсь появились и развиваются ежедневно образцовыя маслодѣльни, гдѣ молоко, доставляемое мѣстными жителями, обрабатывается самыми усовершенствованными способами. Ихъ продукты подъ названіемъ „экспортнаго масла“, прямо отсюда или чрезъ копенгагенскій рынокъ, доставляются въ Лондонъ, Гамбургъ и Москву[1]; въ прошломъ году сибирскаго масла было вывезено на сумму около 11.000.000 рублей. Правительственные инструкторы-спеціалисты по изготовленію масла поощряютъ это производство тѣмъ, что научаютъ обывателей наилучшимъ способамъ обработки молока въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это еще неизвѣстно. Для доставки молока въ маслодѣльни основаны артели изъ крестьянъ и ежедневно устраиваются новыя. Иногда инструкторамъ приходится вести борьбу противъ косности народа. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ обыватели противились этимъ новымъ способамъ изготовленія масла; они говорили, что молоко подвергается пыткѣ въ машинахъ, и опасались, что коровы, изъ мщенія за это, перестанутъ давать его.

---

[1] Сибирское масло начинаютъ теперь сбывать даже въ Китай и южную Африку.

Примѣч. переводчика.

Слѣдующій примѣръ показываетъ, какъ быстро мѣстная торговля умѣетъ приспособляться ко всѣмъ новымъ средствамъ, какія только ей представляются подходящими. Такъ, при отправкѣ мѣховъ теперь пользуются въ Сибири почтовой пересылкой, допускающей предѣльный вѣсъ посылки въ 7 фунтовъ по минимальной таксѣ[1]. Мѣха въ самомъ дѣлѣ принадлежатъ къ категоріи такихъ товаровъ, которые могутъ оплатить быструю доставку. На ирбитской ярмаркѣ есть шкурки, которыя продаются за нѣсколько тысячъ франковъ штука; какова же будетъ ихъ цѣнность, когда въ эти шкурки облекутся двуногія животныя?

Еще многое слѣдовало бы мнѣ отмѣтить въ книгѣ г. Оланьона; напримѣръ, то, что онъ говоритъ о нынѣшней организаціи торговли въ Сибири. Извѣстно, что прежде торговля велась лишь на ярмаркахъ, какъ въ Бокерѣ, Монпелье, Труа, Лейпцигѣ или Нижнемъ-Новгородѣ. То же самое происходитъ теперь въ Сибири. Мѣстные купцы съѣзжаются на значительныя ярмарки, чтобы запастись товаромъ однажды или дважды въ годъ; возвратившись домой, они, располагая одни закупленными товарами, господствуютъ на мѣстномъ рынкѣ.

Но я уже сказалъ, что предоставляю самому читателю найти въ текстѣ этой книги то, что ему нужно знать. Пріостанавливаю свои выписки и повторяю, что читатель найдетъ въ этой книгѣ подробныя свѣдѣнія обо всемъ: о мѣстностяхъ, о способахъ передвиженія, о цѣнахъ и проч.; найдетъ даже названія банковъ и главныхъ торговыхъ домовъ. Прибавлю еще, что авторъ въ сужденіяхъ своихъ проявляетъ либеральныя воззрѣнія; онъ, очевидно, знакомъ съ значеніемъ конкурренціи. Признавъ, какъ я уже выше говорилъ, что зерновой хлѣбъ Сибири въ свое время можетъ составить конкурренцію заграничному хлѣбу, онъ убѣждаетъ однако нашихъ земледѣльцевъ не унывать, а проявлять болѣе энергіи. „Человѣчество, — говоритъ онъ, — послѣдовательно захватываетъ все болѣе и болѣе земли для куль-

[1] Правила эти введены недавно и оказались очень удобными для торговцевъ пушнымъ товаромъ. *Примѣч. переводчика.*

туры, логическимъ послѣдствіемъ чего является прогрессивное и непрерывное пониженіе цѣны земледѣльческихъ продуктовъ... Невозможно охранять интересы земледѣльцевъ государственными мѣрами и именно самой излюбленной изъ нихъ — таможеннымъ изолированіемъ земледѣльческой промышленности и грубымъ устраненіемъ внѣшней конкурренціи. Довѣряющіе подобнымъ способамъ самозащиты походятъ нѣсколько на страуса, который въ ту минуту, какъ уже настигаетъ его охотникъ, воображаетъ, что ускользнетъ отъ него, если спрячетъ свою голову въ песокъ".

Въ моментъ, когда я вписываю эту выдержку, узнаю, что авторъ былъ нѣкогда моимъ ученикомъ въ высшей торговой школѣ. Это нисколько, конечно, не повышаетъ достоинства его труда; но я могу сказать, что это обстоятельство еще болѣе усиливаетъ то удовольствіе, которое мнѣ доставило ознакомленіе съ его книгой, и то сочувствіе, подъ вліяніемъ котораго я желаю автору вполнѣ заслуженнаго имъ успѣха.

Фредерикъ Пасси.

Оглавленіе.

Стр.

I. Общій обзоръ 3

II. Пути сообщенія.

Общій обзоръ 8
Колесныя дороги 9
Рѣчные пути 14
Сѣверный морской путь 35
Желѣзнодорожные пути 43
Вывозные пути 57
Проекты новыхъ желѣзныхъ дорогъ 67

III. Земледѣліе.

Переселеніе. Земледѣльческое населеніе 76
Организація поземельной собственности. Распредѣленіе земель 79
Земледѣльческіе пояса 83
Системы земледѣлія 87
Земледѣльческія машины и орудія 88
Цѣны хлѣбовъ. Урожай 94
Производство 97
Сорта хлѣбовъ. Цѣны. Торговля 104

IV. Скотоводство.

Области, въ которыхъ развито скотоводство 107
Положеніе скотоводства. Вывозъ скота 108
Мясо. Сало. Масло 117
Кожевенное производство и животные продукты . . 128

V. Лѣса 137

VI. Охота и рыбная ловля

Охота 142
Рыбная ловля 148

VII. Горные промыслы.

Золотопромышленность 154
Серебро и свинецъ 180

Стр.

Мѣдь 183
Желѣзная руда и чугунъ 188
Прочіе металлы 199
Минеральное топливо 201
Лигнитъ, торфъ, нефть 218

Другія полезныя ископаемыя.

Соль. Графитъ. Слюда. Ляписъ-лазурь. Азбестъ. Нефритъ 220

VIII. Обрабатывающая промышленность.

Общій обзоръ. Винокуренные заводы. Мельницы. Пивоварни. Салотопенные заводы. Дубильни и кожевни. Суконныя фабрики. Обработка дерева. Обработка минеральныхъ веществъ. Механическія мастерскія. Рабочіе 230

IX. Торговля.

Общая характеристика. Торговые города. Торговые обычаи 241

X. Заключеніе 250

XI. Приложеніе.

Губерніи и области Сибири 253

Иллюстраціи.

Стр.

Улала-русская православная духовная миссія на Алтаѣ . . . 4
Плоты съ медомъ на р. Иртышѣ у Омска 19
Карбасъ на Оби 26
Военный лагерь близъ г. Омска 62
Вновь прибывшіе переселенцы на Алтаѣ 77
Поскотина на Алтаѣ 86
Видъ с. Алтайскаго, Бійскаго округа 104
Видъ въ г. Тобольскѣ 124
Рыбная ловля на Иртышѣ близъ г. Тобольска 148
Рыбаки на Иртышѣ 152
Видъ въ горномъ Алтаѣ 170
Женскій монастырь, близъ г. Тобольска 192
Мельница близъ с. Берскаго 232
Пивоваренный заводъ близъ г. Тобольска 235
Видъ заведенія искусственныхъ минеральныхъ водъ близъ г. Тюмени 242

Сибирь и ея экономическая будущность.

I. Общій обзоръ.

Было время, когда слово „Сибирь“ вызывало въ насъ представленіе объ обширной, покрытой вѣчными снѣгами и мало доступной странѣ съ рѣдкимъ населеніемъ, состоящимъ изъ преступниковъ и каторжниковъ, странѣ, которая по самому климату своему лишена плодородія; шкуры пушныхъ звѣрей и золотоносныя розсыпи — вотъ ея единственныя богатства, о которыхъ мы слыхали.

Но не вся Сибирь такова. Она громадна и потому далеко не вездѣ представляетъ подобную картину. Всѣ мѣстности, входящія въ составъ Сибири, дѣйствительно имѣютъ общіе характеристическіе признаки, но вмѣстѣ съ тѣмъ и отличаются другъ отъ друга формою своей поверхности, населеніемъ и предметами производства. Такую плохую славу доставили Сибири лишь ея сѣверныя и восточныя части. Безграничныя равнины сѣвера и его болотистые лѣса дѣйствительно завалены снѣгомъ впродолженіе семи-восьми мѣсяцевъ въ году. На восемь вершковъ глубины почва остается тамъ постоянно промерзшею. Несчастныя кочующія племена — остяки и самоѣды, число которыхъ убываетъ ежегодно, сѣверные олени, собаки, дикіе звѣри, — вотъ единственныя живыя существа въ этихъ печальныхъ мѣстностяхъ. На востокѣ громадныя пространства, представляющія мѣстами равнины, мѣстами горы, еще очень мало изслѣдованы. Обитающее въ этомъ царствѣ холода туземное населеніе, занимающееся охотой и рыбной ловлей, переноситъ тысячи страданій, и лишь чарующій металлъ, — золото, скрытое въ руслѣ здѣшнихъ потоковъ, привлекаетъ сюда цивилизованное человѣчество. Это — мѣста ссылки и смерти, создавшія легенду о Сибири.

Желѣзная дорога приблизила ихъ къ намъ. Теперь эти области стали доступнѣе и уже менѣе ужасаютъ насъ. Но онѣ находятся внѣ сферы вліянія сибирской желѣзной дороги и лишь въ слабой степени проявляютъ экономическое развитіе, вызванное ею; цивилизующіе элементы еще не скоро вторгнутся сюда; поэтому мы и не описываемъ этихъ областей. Изображеніе ихъ было бы очень увлекательно, но оно лишено непосредственнаго интереса и удалило бы насъ отъ главной нашей цѣли: мы изучаемъ нынѣшнее преобразованіе Сибири и вмѣстѣ съ тѣмъ изслѣдуемъ, какимъ образомъ Франція могла бы содѣйствовать экономическому развитію этой страны, недавно открытой для международныхъ сношеній.

Есть другая Сибирь, страна живая, засыпающая лишь во время суровой зимы, но снова пробуждающаяся, какъ только снимается съ нея снѣжный покровъ, застилающій ее впродолженіе 4—6 мѣсяцевъ въ году. Ея климатъ немногимъ отличается отъ климата восточной части Европейской Россіи; ея жирная плодородная почва прокармливаетъ многочисленное населеніе. Такова Средняя Сибирь, по которой проходитъ сибирская желѣзная дорога или же мѣстами служитъ ея сѣвернымъ предѣломъ.

Отъ этой громадной области Средней Сибири можно отдѣлить еще восточную часть ея, т. е. земли при Амурѣ. Земли эти, которымъ предназначено быстрое развитіе, еще мало заселены, но тяготѣютъ онѣ не къ Европѣ, съ которой соединяются лишь короткимъ участкомъ забайкальской желѣзной дороги, а къ Тихому океану. Онѣ могутъ сноситься съ Японіей по внутреннему морю, съ другой стороны, онѣ не отдѣлены отъ Китая непроходимыми горными цѣпями, какъ страны по сю сторону Байкальскаго озера; обширная рѣка Амуръ, великая артерія этой страны, на протяженіи болѣе 2000 верстъ ограничиваетъ ихъ съ юга и представляетъ удобный путь для сношеній съ Китаемъ. Итакъ, Восточная Сибирь должна войти въ торговыя сношенія съ желтой расой и съ населеніемъ противоположнаго берега океана, — съ Америкой. Въ виду этого Франція не столь непосредственно заинтересована въ экономическомъ развитіи этой части Сибири. Поэтому мы и говоримъ о ней только случайно. Мы изучали болѣе подробно средній поясъ Сибири по сю сторону Байкальскаго озера, т. е. Западную и Среднюю Сибирь. Эти области, въ особенности Западная Сибирь, гдѣ находятся Томская и Тобольская губерніи, составляютъ какъ бы садъ Сибири.

Сибирь.

Улала — Русская православная духовная миссія на Алгаѣ, на границѣ Китая.

Почва производитъ здѣсь злаки въ такомъ изобиліи, что они могутъ содѣйствовать прокормленію Европейской Россіи и Западной Европы. Чудныя природныя пастбища прокармливаютъ такое количество скота, которое, если вычислить, сколько головъ его приходится на душу, окажется болѣе многочисленнымъ, нежели въ какой-либо другой странѣ. Продукты скотоводства вывозятся большею частью въ Европейскую Россію, но нѣкоторые изъ нихъ, какъ, напримѣръ, масло, уже и теперь представляютъ предметъ значительнаго торговаго обмѣна между Сибирью и Европой. Другіе продукты обрабатываются въ самой странѣ, вслѣдствіе возникновенія здѣсь разныхъ отраслей промышленности.

Съ другой стороны, охота на пушныхъ звѣрей, рыбная ловля въ озерахъ, рѣчкахъ и многочисленныхъ и могучихъ рѣкахъ, разработка громадныхъ лѣсовъ, промывка золотоносныхъ песковъ, добываніе каменнаго угля и другихъ минераловъ доставляютъ этой странѣ новыя добавочныя средства.

Всей Сибири, конечно, нельзя назвать богатой страной, однако, Средняя Сибирь, отъ Уральскихъ горъ до Байкальскаго озера, вполнѣ заслуживаетъ этого названія. Въ этихъ губерніяхъ сосредоточилось населеніе Сибири. Всего населенія считается приблизительно 7.500,000 человѣкъ, изъ нихъ около 6.100,000 душъ заселяютъ Сибирь по сю сторону Байкальскаго озера (въ одной Западной Сибири приблизительно 5.000,000 человѣкъ).

Эти области имѣютъ для Россіи такое же значеніе, какое имѣетъ для Франціи Алжиръ или для Англіи Канада и Австралія; онѣ служатъ ей колоніей; туда метрополія изливаетъ избытокъ своего населенія. Русское населеніе, какъ извѣстно, размножается удивительно быстро; вѣковая и притомъ первобытная обработка надѣла, уменьшающагося время отъ времени въ своемъ размѣрѣ, теперь уже не въ состояніи прокармливать крестьянина. Земледѣльческій кризисъ, вызвавшій возникновеніе промышленной Россіи, далъ толчекъ и къ возникновенію переселенческаго движенія. Ежегодно 200,000 человѣкъ и болѣе, цѣлая народная армія, переходитъ Уральскія горы. Эта могучая волна, направляемая и вспомоществуемая правительствомъ, которое раздаетъ земли переселенцамъ, заливаетъ прежнихъ ссыльныхъ, сметаетъ туземныя племена, заселяетъ новыя земли, распахиваетъ дѣвственныя степи Азіи и пролагаетъ путь среди громадныхъ лѣсовъ; сегодня здѣсь возникаютъ мѣстечки, завтра — города. Имя Россіи и сила ея утверждаются по ту сторону горъ и укрѣпляется связь и равно-

вѣсіе разныхъ частей обширной имперіи. Нужно было обезпечить быстрый и правильный истокъ этому великому переселенческому движенію. Кромѣ того, съ расширеніемъ заселенія Сибири, развилось новое производство, для провоза продуктовъ котораго явилась необходимость въ новыхъ и скорыхъ путяхъ. Въ этихъ цѣляхъ построили желѣзныя дороги: уральскую, сибирскую, теперь уже оконченную, и линію Пермь-Котласъ. Будутъ устроены и другіе пути, которые еще тѣснѣе соединятъ Сибирь съ коренной Россіей.

Заселеніе великой окраины, однако, не могло бы принести большой пользы, если бы на зарѣ этого вѣка императорскимъ указомъ не была отмѣнена ссылка. Теперь Сибирь освободилась отъ позора каторги, отъ зловреднаго яда, оскверняшаго ее. Ссылка уже не существуетъ болѣе; эта страна, прежде подчиненная произволу безконтрольной администраціи, получила судебное устройство, котораго у нея не было, и пользуется теперь новыми судебными учрежденіями.

Сибирь быстро заселяется. Она обладаетъ теперь почти такими же учрежденіями, какъ и Европейская Россія; она снабжена новѣйшимъ экономическимъ органомъ, именно желѣзной дорогой; однимъ словомъ, Сибирь вступаетъ въ новый фазисъ своего существованія; ея исторія еще только начинается.

Вопросъ о путяхъ сообщенія и способахъ провоза при изученіи Сибири занимаетъ теперь первенствующее мѣсто. Мы будемъ имѣть въ виду преимущественно ту живую Сибирь, о которой мы только-что говорили, т. е. Сибирь по сю сторону Байкальскаго озера. Мы разсмотримъ сначала внимательно дороги, рѣчные пути, желѣзнодорожныя линіи, соединяющія различныя части страны или представляющія пути сообщенія съ Европейской Россіей и Западной Европой. Затѣмъ остановимся на изученіи главныхъ основъ сибирскаго производства — земледѣлія, скотоводства, лѣсного хозяйства, охоты, рыболовства, горныхъ промысловъ, обрабатывающей промышленности и торговли, при этомъ уяснимъ, какое вліяніе на эти разныя отрасли производства оказали или окажутъ желѣзнодорожные сибирскіе пути, и, наконецъ, намѣтимъ пункты торговыхъ сношеній, которыя могутъ возникнуть между Сибирью и Франціей, благодаря экономическому развитію Сибири, вызванному этими путями.

Путешествіе,
совершенное авторомъ въ 1900г
Пройденный маршрутъ
Желѣзная дорога
ТУНДРА
УРМАНЪ
КИРГИЗСКАЯ
СТЕПЬ
МОНГОЛІЯ
Пермь
Самара
Тюмень
Омскъ
Томскъ
Красноярскъ
Иркутскъ
Чита

II. Пути сообщенія.

Общій обзоръ.

Про Россію говорятъ, что ея огромное протяженіе — ея величайшій врагъ. Эта истина еще болѣе примѣнима къ ея азіатскимъ владѣніямъ, т. е. къ Сибири.

И въ самомъ дѣлѣ, громадность площади, на которой растянулась Сибирь, долгое время задерживала ея развитіе. Жители ея, разсѣянно живущіе въ разныхъ областяхъ, отдаленныхъ другъ отъ друга нѣсколькими тысячами верстъ, принуждены были пройти громадныя протяженія, чтобы войти въ сношенія между собою или съ внѣшнимъ міромъ. Необходимый для жизни обмѣнъ продуктовъ происходилъ при разныхъ затрудненіяхъ, притомъ очень медленно, и производился вслѣдствіе этого періодически.

Сила пара сокращаетъ время и укорачиваетъ разстоянія, но еще и теперь нужно нѣсколько недѣль, чтобы проѣхать по всей рѣкѣ Оби или по Енисею; сибирскій паровозъ пыхтитъ по цѣлымъ днямъ, но много времени пройдетъ, пока онъ достигнетъ конца рельсовой линіи, соединяющей Азію съ Европой.

Сибирь обладаетъ рѣчными путями, съ которыми можно сравнить въ Европѣ развѣ только водную систему Волги; но рѣки ея, бассейны которыхъ величиною съ половину Европы, не сообщаются между собою; Сибирь, раздѣленная на нѣсколько большихъ параллельныхъ поясовъ, имѣющихъ единственный выходъ въ почти закрытыя моря, долгое время не умѣла пользоваться этими природными путями и оставалась уединенною отъ прочаго міра. Продукты земледѣлія и скотоводства, не имѣя выхода, съ трудомъ и лишь въ слабой степени могли удовлетворять потребностямъ нуждающихся въ нихъ областей Сибири; самые необходимые для жизни

предметы доставлялись лишь черезъ нѣсколько мѣсяцевъ, и расходы по провозу превышали въ нѣсколько разъ стоимость ихъ. Итакъ, Сибирь долгое время могли снабжать внѣшніе рынки лишь дорогими продуктами, которые были въ состояніи вынести высокую провозную плату, какъ-то: золото и мѣха.

Только благодаря сношеніямъ кяхтинскихъ торговцевъ съ китайцами, въ то время какъ порты Срединной имперіи были закрыты для иностранцевъ, грузы чая перевозились чрезъ лѣса, болота и степи Сибири въ Европейскую Россію. Эти транспорты съ чаемъ, а также съ мѣхами шли черезъ среднія и западныя области Сибири лишь въ одномъ направленіи съ востока на западъ. Фабричные товары, получаемые Сибирью изъ Европы въ обмѣнъ на ея продукты, шли тѣмъ же путемъ, но въ обратномъ направленіи.

Сибирь, представлявшая собою лишь мѣсто ссылки, не могла привлечь къ себѣ тѣ средства, которыя нужны были коренной Россіи; она не могла требовать искусственныхъ путей сообщенія, стоимость которыхъ не соотвѣтствовала бы цифрѣ ея населенія; а такъ какъ она не могла пользоваться и водяными путями, вслѣдствіе ихъ невыгоднаго направленія, то провозъ товаровъ, пассажировъ и осужденныхъ на ссылку производился по большимъ колеснымъ дорогамъ на лошадяхъ.

Сначала появились пароходы на сибирскихъ рѣкахъ, потомъ желѣзная дорога соединила различные бассейны и потянулась почти непрерывной линіей отъ Москвы до Амура; колесныя дороги тогда оказались ненужными. Но это отнюдь еще не говоритъ за то, чтобы обзоръ большихъ дорогъ представлялъ теперь лишь историческій интересъ; это имѣло бы мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если бы Сибирь осталась исключительно транзитной страной, если бы ея развитіе не подчинялось тѣмъ же законамъ, какъ и преобразованіе болѣе цивилизованныхъ странъ. Новые пути сообщенія создали здѣсь новыя средства, которыя въ свою очередь вызвали появленіе новыхъ потребностей, и послѣднія еще не скоро будутъ удовлетворены постройкою новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Колесныя дороги.

Желѣзная дорога, проходящая черезъ эту обширную страну, конечно, недостаточна для обслуживанія ея. Въ послѣднее десятилѣтіе гужевая доставка по почтовой дорогѣ Тюмень-Иркутскъ окончательно прекратилась; но она существуетъ и будетъ еще долго

существовать на другихъ дорогахъ. Подъ словомъ „дороги“, примѣняемомъ къ колеснымъ дорогамъ Сибири, не слѣдуетъ понимать шоссе, мощеное камнемъ, снабженное канавами и проч.; онѣ, какъ и дороги Европейской Россіи, заброшенныя со времени постройки желѣзныхъ дорогъ, подобны вообще дорогамъ всѣхъ молодыхъ странъ, экономическое развитіе которыхъ происходило не постепенно, а скачками и внезапно, и значительно отличаются отъ европейскихъ дорогъ. Устройство ихъ потребовало нѣкоторыхъ расходовъ въ болотистыхъ и лѣсистыхъ мѣстностяхъ, но въ большинствѣ случаевъ оно не было обременительно. Мостовъ на дорогахъ совсѣмъ нѣтъ; чрезъ рѣки и рѣчки переѣзжаютъ на паромахъ, приводимыхъ въ движеніе силою теченія. Содержаніе этихъ дорогъ обыкновенно ничего не стоитъ казнѣ; напротивъ, она извлекаетъ значительный доходъ съ почтовыхъ станцій и паромовъ. Эти дороги весною грязны, а лѣтомъ покрыты густыми слоями пыли, которую вихрь поднимаетъ столбомъ; оживляются онѣ лишь зимою. Сани несутся по отвердѣвшему снѣгу легче, нежели по самому мягкому макадаму. Въ теченіе 4—5 мѣсяцевъ природную дорогу представляютъ рѣки, по льду которыхъ тянутся безконечные ряды саней, запряженныхъ небольшими лошадками.

Въ зимнее время сношенія происходятъ быстрѣе и дѣятельнѣе. Хлѣбъ, кедровые орѣхи, шкуры и другіе продукты доставляются на станцію желѣзной дороги или на рѣчную пристань, гдѣ они и складываются до открытія навигаціи. Сдѣлаемъ краткій обзоръ этихъ дорогъ. Онъ дастъ намъ понятіе о первоначальныхъ теченіяхъ мѣстной торговли.

Большой трактъ. Важнѣйшая изъ дорогъ Сибири, какъ я уже указалъ, большой почтовый трактъ, проходящій по Сибири во всю ея длину съ запада на востокъ. Этотъ трактъ состоитъ изъ двухъ вѣтвей; одна изъ нихъ выходитъ изъ южнаго Урала (Оренбургъ-Омскъ-Верхнеуральскъ), другая идетъ отъ сѣверо-восточнаго угла Европейской Россіи (Пермь-Екатеринбургъ); эти двѣ вѣтви соединяются въ одну дорогу около Омска; далѣе трактъ идетъ черезъ Томскъ, черезъ Каинскъ и Колывань, достигая Енисея при Красноярскѣ, послѣ чего направляется на Иркутскъ. По переходѣ черезъ Байкальское озеро эта дорога опять развѣтвляется: одна вѣтвь идетъ на Троицкосавскъ и Кяхту и примыкаетъ къ караванному пути, который, проходя черезъ Монголію, соединяетъ Европу съ Пекиномъ; вторая вѣтвь идетъ на Читу, потомъ направляется вдоль Амура до впаденія его въ Охотское море около

Николаевска. Движеніе пассажировъ и товаровъ по этому тракту было прежде чрезвычайно сильное, такъ какъ весь сибирскій провозъ сосредоточивался именно тутъ [1].

Но настоящее уничтожило прошедшее. Теперь населеніе, живущее вдоль этой дороги, простирающейся болѣе чѣмъ на 7.000 верстъ въ длину, и существовавшее прежде единственно извозомъ, принуждено искать себѣ другихъ средствъ къ существованію, занимаясь земледѣліемъ и другими осѣдлыми промыслами; теперь этотъ трактъ покинутъ и лишь нѣкоторые изъ его участковъ какъ будто существуютъ еще.

Участокъ тракта Тюмень-Пермь по причинѣ Ирбитской ярмарки и того обстоятельства, что на небольшихъ разстояніяхъ желѣзнодорожные тарифы еще очень обременительны, успѣшно конкуррируетъ съ желѣзной дорогой [2]. Участкомъ отъ Оренбурга до Омска также еще пользуются, но онъ имѣетъ лишь мѣстное значеніе; по этому пути гонятъ скотъ къ сибирской желѣзной дорогѣ или къ линіи Оренбургъ-Самара; по нему идутъ также фабричные продукты, привезенные по желѣзной дорогѣ и предназначаемые въ степи.

Другой участокъ отъ Иркутска до Кяхты существуетъ еще благодаря преимуществамъ и таможеннымъ пошлинамъ, которыми пользуется Иркутскъ. За чаи, ввозимые въ Россію черезъ этотъ городъ, платятъ пошлины меньшія, нежели за чаи, ввозимые черезъ другія границы.

По этой причинѣ большая часть китайскихъ чаевъ, потребляемыхъ въ Россіи, идетъ караваннымъ путемъ чрезъ Монголію и Забайкальскій округъ. Окончаніе маньчжурской желѣзной дороги,

---

[1] Вычислено, что по участку дороги Томскъ-Иркутскъ ежегодно отправлялось прежде на саняхъ или телѣгахъ 4.000.000 пудовъ, что составляетъ отъ 80.000 до 100.000 подводъ и до 20.000 возчиковъ.

[2] Гужевой провозъ товаровъ первой категоріи (фабричные продукты, ткани, модные товары и проч.) между Тюменью и Пермью выгоднѣе, нежели провозъ ихъ по желѣзной дорогѣ; ибо цѣна за гужевой провозъ обходится дешевле (отъ 50 до 60 коп. вмѣсто 75 коп. за пудъ на разстояніи въ 750 верстъ); продолжительность провоза вдвое меньше; притомъ возчики отвѣчаютъ за весь товаръ, тогда какъ иски, предъявляемые за утраченный товаръ къ желѣзной дорогѣ, всегда продолжительны и требуютъ выполненія многихъ формальностей.

Провозъ рыбы между Тобольскомъ и Екатеринбургомъ производится на саняхъ или на телѣгахъ по цѣнѣ отъ 30 до 35 коп. за пудъ; а провозъ муки на обратныхъ подводахъ отъ 15 до 18 коп. за пудъ на разстояніи приблизительно 560 верстъ.

которая непосредственно соединитъ Иркутскъ съ Владивостокомъ и Портъ-Артуромъ, совершенно уничтожитъ движеніе по участку дороги Иркутскъ—Кяхта, по которой и безъ того уже сильно уменьшился провозъ товаровъ вслѣдствіе конкурренціи пароходовъ по Селенгѣ, Байкальскому озеру и по Ангарѣ.

Дорога Ташкентъ-Петропавловскъ. — Какими же колесными дорогами продолжаютъ еще пользоваться до сихъ поръ? Двѣ изъ нихъ, изъ числа самыхъ длинныхъ, соединяютъ Ташкентъ и Среднюю Азію съ сибирской желѣзной дорогой; одна изъ этихъ дорогъ идетъ съ запада, другая съ востока; обѣ онѣ какъ бы опоясываютъ собою киргизскія степи. Первая дорога направляется отъ Ташкента къ сѣверной оконечности Аральскаго моря и около Омска примыкаетъ къ участку Оренбургъ—Петропавловскъ.

Вторая дорога Ташкентъ—Омскъ направляется на востокъ и проходитъ чрезъ область Семирѣчья и черезъ города Вѣрный и Копалъ; отсюда идутъ отъ нея участки къ западнымъ провинціямъ Китая, въ Кульджу и Чугучакъ; потомъ, направляясь на сѣверъ, она достигаетъ Сергіополя, Семипалатинска, Павлодара и, наконецъ, Омска.

Караваны, идущіе по этимъ двумъ путямъ, доставляютъ къ сибирской желѣзной дорогѣ или къ Иртышу шелкъ и шелковыя ткани, ковры и сушеные плоды изъ Туркестана и Бухары, овечью шерсть изъ Китая, верблюжій волосъ, овечью шерсть, кишки, бычачьи и конскія кожи, овечьи и козьи кожи и шкуры изъ Семирѣчья и степей. По этимъ же путямъ привозятъ въ степи фабричные продукты: чугунныя издѣлія, сахаръ, чай и проч.

По другимъ степнымъ дорогамъ, менѣе значительнымъ, провозятъ тѣ же товары. Дороги эти слѣдующія: Петропавловскъ-Кокчетавъ, Атбасаръ-Акмолинскъ, Павлодаръ-Каркараллы, Семипалатинскъ-Зайсанскій постъ.

Алтайскія дороги. — На востокѣ примыкаетъ къ желѣзной дорогѣ великая артерія, исходящая изъ Алтая и соединяющая Томскъ съ Барнауломъ; тутъ она дѣлится на двѣ вѣтви, которыя обѣ идутъ въ западную Монголію, въ Кобдо; одна изъ этихъ вѣтвей идетъ черезъ Бійскъ, Катунъ и Чую, проходя черезъ Кошъ-Агачъ; другая идетъ южнѣе, черезъ Змѣиногорскъ, Усть-Каменогорскъ и Бухтарму.

Первый участокъ этой дороги идетъ вдоль Оби почти до Бійска; онъ проходитъ по плодороднымъ и производительнымъ мѣстностямъ, но значеніе его сильно понизилось вслѣдствіе конкур-

ренціи пароходовъ; въ настоящее время онъ служитъ лишь мѣстнымъ или зимнимъ путемъ.

Далѣе отъ Бійска до Кобдо путь идетъ черезъ горы и представляетъ значительныя затрудненія; товары везутъ по крутымъ и опаснымъ тропинкамъ на верблюдахъ или на лошадахъ. Русскіе вымѣниваютъ свои товары — ткани, кожи, маралъ [1], рога, сахаръ, металлическія деньги и проч. на монгольскіе продукты: овечью шерсть (джебага), китайскій чай и сурка.

Этотъ путь въ Китай съ каждымъ годомъ утрачиваетъ свое торговое значеніе; впрочемъ его надѣются оживить облегченіемъ затрудненій посредствомъ устройства дороги. Вѣдомствомъ кабинета Его Величества назначено 60.000 рублей на этотъ предметъ.

По другой вѣтви, идущей изъ Барнаула въ Усть-Каменогорскъ къ Оби или Иртышу, подвозятъ въ изобиліи сельско-хозяйственные продукты этой полосы. Южнѣе, этотъ путь служитъ лишь для мѣстнаго сообщенія и бываетъ очень затруднителенъ. То же самое слѣдуетъ сказать о пути, соединяющемъ горный и рудоносный Кузнецкій округъ съ Барнаульскимъ округомъ.

Дороги Енисейской губерніи. — Въ енисейскомъ бассейнѣ только два довольно значительныхъ колесныхъ пути, идущихъ вдоль Енисея, а зимою по самой рѣкѣ. Эти пути слѣдующіе: Красноярскъ-Енисейскъ и Ачинскъ-Минусинскъ. Большіе транспорты идутъ лѣтомъ по рѣкѣ. Итакъ, обѣ эти дороги служатъ лишь для провоза пассажировъ зимою.

Другіе пути. — По дорогамъ изъ Иркутска въ Верхоленскъ и изъ Тулуна въ Усть-Кутское (на Ленѣ) перевозятъ пассажировъ и продовольственные припасы въ бассейнъ Лены, именно на золотоносныя розсыпи рѣкъ Витима и Олекмы; два вышепоименованные пути, — единственные пути сообщенія, ведущіе въ бассейнъ Лены.

Очень неровная дорога, огибающая Байкальское озеро, служитъ лишь для мѣстныхъ сообщеній. Въ Восточной Сибири весьма рѣдкое населеніе группируется вдоль рѣкъ. Торговыя сношенія съ остальной частью Сибири производятся тоже по этимъ рѣкамъ.

Гужевая доставка. — Провозъ по дорогамъ на лошадяхъ или на верблюдахъ (въ киргизскихъ степяхъ) характеризуется относительной скоростью и дешевизной, въ особенности въ Западной Сибири. Въ среднемъ провозъ пуда товара на протяженіи

[1] „Маралъ“ — это разновидность оленя, часто встрѣчаемая въ южной части Алтая. Китайцы покупаютъ рога этого животнаго, разрѣзываютъ ихъ на куски и пользуются ими въ качествѣ амулетовъ.

одной версты стоитъ не болѣе $^1/_4$—$^1/_{10}$ копѣйки. Зимою, когда люди и лошади не заняты полевыми работами, эти цѣны еще понижаются и доходятъ до $^1/_{20}$ копѣйки съ пуда и версты. Такимъ цѣнамъ на небольшихъ разстояніяхъ легко конкуррировать съ дифференціальными тарифами желѣзной дороги, такъ какъ послѣдніе выгодны лишь на значительномъ пробѣгѣ.

Сибирскія лошади хотя и малы ростомъ, но чрезвычайно быстры и выносливы, онѣ часто совершаютъ продолжительныя путешествія, пробѣгая почти по 100 верстъ ежедневно. Содержаніе ихъ обходится очень дешево. Несмотря на дешевизну овса, цѣна на который въ Тобольской губерніи, напримѣръ, рѣдко стоитъ выше 30 копѣекъ за пудъ и падаетъ часто до 10 коп., въ кормъ лѣтомъ идетъ имъ почти исключительно трава, растущая при дорогѣ.

Въ Западной Сибири можно проѣхать въ тарантасѣ громадныя разстоянія по очень низкой цѣнѣ, именно отъ $1^1/_2$ до 2 копеекъ съ лошади и версты; къ этой цѣнѣ слѣдуетъ прибавить еще казенный сборъ. Этотъ способъ передвиженія, по причинѣ его быстроты, часто предпочитается даже поѣздкамъ на пароходахъ (товары перевозятся со скоростью отъ 9 до 14 верстъ въ часъ).

Товары, провозимые по дорогамъ, страхуются многими транспортными конторами. Правленія этихъ конторъ большею частью находятся въ Европейской Россіи, но агентства ихъ имѣются въ главныхъ городахъ Сибири. Важнѣйшія изъ транспортныхъ конторъ слѣдующія: петербургская компанія „Надежда“, „Россійское Общество“ (петербургское); томская контора Кухтерина, пермская контора братьевъ Каменскихъ и др.

Рѣчные пути.

Общій обзоръ. — Громадная, безформенная и мало населенная Сибирь обладаетъ чудною рѣчною системою. Могучія рѣки почти на всемъ протяженіи своего теченія текутъ по равнинамъ, а безчисленныя развѣтвленія ихъ расходятся по всей странѣ.

Однако, эти великолѣпныя рѣки не оказываютъ странѣ той пользы, какую слѣдовало бы ожидать отъ нихъ. Онѣ впадаютъ хотя и въ не вполнѣ закрытыя, но въ мало доступныя моря [1]; ихъ нижнее теченіе находится въ полярномъ поясѣ. Вслѣдствіе сурового климата Сибири, даже въ верхнемъ и среднемъ теченіи ихъ

[1] Неудобство это можетъ быть устранено лишь постройкою Обской желѣзной дороги.

пользоваться ими можно лишь впродолженіе шести мѣсяцевъ въ году. Къ тому же онѣ протекаютъ по склонамъ равнинъ, т.-е. тамъ, гдѣ климатъ, хотя и допускаетъ земледѣліе и скотоводство, но гдѣ рѣки наименѣе удобны для плаванія.

Обь, вполнѣ судоходная начиная отъ Бійска, т.-е. на протяженіи 3200 верстъ, вмѣстѣ со своимъ притокомъ Иртышемъ, длина котораго 2620 верстъ, притокомъ послѣдняго Тоболомъ и притокомъ Тобола Турой, образуетъ великолѣпную водную систему на протяженіи болѣе 5800 верстъ. Эта сѣть черезъ Тюмень соединяютъ Уралъ и Европейскую Россію съ богатыми уѣздами Томской губерніи, съ одной стороны, а съ другой —съ Киргизскою степью, продукты которой провозятся по Иртышу.

Система Оби не только соединяетъ различные пункты ея бассейна, но представляетъ, кромѣ того, два большихъ транзитныхъ пути, что является еще болѣе важнымъ. По этимъ путямъ идетъ сырье изъ Сибири, а въ обратномъ направленіи, изъ Европы въ Сибирь, провозятся фабричные продукты. Алтайскій хлѣбъ грузится на суда на многочисленныхъ пристаняхъ, расположенныхъ вдоль Оби, между Бійскомъ и Колыванью; эти суда спускаются по Оби до Самарова, гдѣ Обь соединяется съ Иртышемъ, потомъ идутъ по Иртышу вверхъ по теченію до Тобольска, оттуда плывутъ по Тоболу и Турѣ и при весеннемъ разливѣ достигаютъ Тюмени и Ирбита, расположеннаго на Ницѣ.

Произведенія киргизскихъ степей отправляются на судахъ вдоль Иртыша, отъ Семипалатинска до Омска; при Тобольскѣ ихъ направляютъ по Тоболу въ рѣку Туру.

До настоящаго времени торговое устье Оби не совпадало съ ея естественнымъ устьемъ; оно у Тюмени, а все нижнее теченіе Оби отъ Самарова до моря представляетъ лишь какъ бы огромный притокъ ея, по которому осенью также привозится товаръ къ главной артеріи (рыба съ нижняго теченія Оби).

Водная система рѣки Енисея столь же значительна; она даже богаче источниками, но пользуется меньшимъ значеніемъ, потому что области, орошаемыя ею, имѣютъ менѣе благопріятный климатъ, слабѣе населены и не такъ производительны.

Самый Енисей — превосходный рѣчной путь, но онъ направляется прямо съ юга на сѣверъ; однако, по нему можно было бы отправлять и грузы въ дальнія мѣстности, если бы теченіе его главнаго притока, Ангары, выходящаго изъ Байкальскаго озера, не было загреждено порогами.

Несмотря на то, что Енисей заключаетъ въ себѣ громадное количество воды, несмотря на то, что бассейнъ его имѣетъ очень значительную длину и занимаетъ обширную поверхность, однако, до сихъ поръ по нему отправляли очень мало товаровъ и, за немногими исключеніями, онъ служилъ обыкновенно лишь для мѣстныхъ сообщеній. Енисей составляетъ природный путь, соединяющій плодородную область Минусинска съ областями потребленія, расположенными сѣвернѣе, именно, съ райономъ Красноярска, съ рудоноснымъ Енисейскимъ округомъ и съ рѣдкими поселеніями, расположенными на берегахъ этой рѣки до Туруханска. Хлѣбъ, соль, мясо, сало направляются внизъ по теченію рѣки; въ обратномъ направленіи идутъ мѣха, а иногда и чаи: послѣдніе изъ Иркутска идутъ на плотахъ до Енисейска по р. Ангарѣ, потомъ далѣе до Красноярска и по большому почтовому тракту въ Москву. Байкальское озеро есть внутреннее море; его средняя ширина заключаетъ въ себѣ отъ 65—93 верстъ, а длина доходитъ приблизительно до 730 верстъ. Омывая дикіе и пустынные берега, озеро это служило бы лишь для мѣстныхъ сообщеній и для провоза товаровъ, нужныхъ для золотоносныхъ розсыпей баргузинскаго района, если бы его южную часть не опоясывали высокія и мало доступныя горы, вслѣдствіе чего приходится непремѣнно переправляться по этому озеру между Лиственичнымъ и Мысовой на пути Москва—Амуръ—Китай.

Лена, истоки которой находятся въ Средней Сибири, въ Иркутской губерніи, — самая многоводная рѣка Сибири.

Въ своемъ среднемъ теченіи она всюду имѣетъ около шести верстъ и болѣе въ ширину. Длина ея теченія составляетъ болѣе 4300 верстъ; ея главные притоки такъ же длинны. Лена представляла бы безцѣнный торговый путь, если бы ея громадный бассейнъ, почти необитаемый, не былъ самымъ холоднымъ бассейномъ земного шара. Она судоходна отъ Усть-Куста лѣтомъ, отъ Жигалова — весною; по ней производится довольно дѣятельная навигація вслѣдствіе существованія богатыхъ золотоносныхъ розсыпей Витима и Олекмы. Племена, разсѣянно живущія вдоль береговъ Лены до Якутска, весною получаютъ изъ Иркутска по этой рѣкѣ необходимое для нихъ продовольствіе; а зимою по льду рѣки отправляются отъ нихъ мѣха въ Европу.

Сибирская желѣзная дорога идетъ почти непрерывной линіей по всей Сибири отъ Уральскихъ горъ до Срѣтенска, лежащаго при одномъ изъ рукавовъ Амура. Она произвела важныя измѣненія

1120061

въ направленіи всѣхъ торговыхъ путей, сильно повліявъ и на провозъ товаровъ по рѣкамъ.

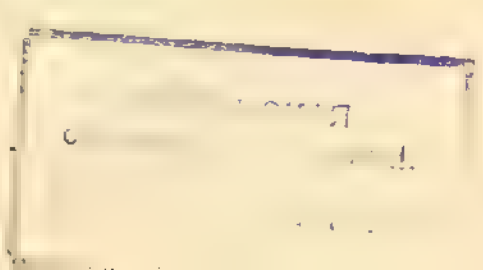
Внутреннія и восточныя губерніи и области Сибири соединены теперь съ западными ея губерніями, гдѣ есть избытокъ хлѣба. Благодаря введенію новыхъ тарифовъ желѣзная дорога отняла у рѣкъ значительную долю работы по перевозкѣ хлѣба, чая и фабричныхъ издѣлій.

Измѣнился нѣсколько и самый характеръ движенія по рѣкамъ. Иртышъ и Обь уже не представляютъ собою лишь транзитные пути; они стали какъ бы притоками, примыкающими къ одному большому сборному пункту, именно къ желѣзнодорожной линіи, развѣтвленія которой они составляютъ. Хлѣбъ, кожи, шерсть, отправленные по Иртышу, останавливаются въ Омскѣ, откуда и отправляются по желѣзной дорогѣ въ Европейскую Россію. Часть произведеній Алтайскаго округа идетъ по рѣкѣ Оби до станціи того же имени, откуда затѣмъ направляется по желѣзной дорогѣ на западъ, въ Европейскую Россію, или же на востокъ, въ Сибирь. То же самое можно сказать и объ Енисеѣ: онъ съ сѣвера и съ юга подвозитъ товары къ станціи Красноярскъ.

Сдѣлаемъ бѣглый обзоръ тѣхъ условій, при которыхъ производится плаваніе по этимъ рѣкамъ; разсмотримъ, какова сибирская флотилія и каково будущее значеніе ея.

Иртышъ. — Иртышъ представляетъ прекраснѣйшій водный путь; онъ широкъ и глубокъ и по величинѣ не уступаетъ величайшимъ рѣкамъ Европы. Уровень воды его особенно высокъ, начиная съ ледохода до половины іюня; потомъ онъ быстро понижается и лишь немного повышается опять осенью. Въ первой половинѣ своего теченія Иртышъ очень неравномѣрной глубины, многія песчаныя мели, легко устранимыя, загораживаютъ путь тяжелымъ судамъ, которыя плаваютъ по немъ въ настоящее время. Мѣстности, орошаемыя верхнимъ теченіемъ Иртыша, малоснѣжны зимою, да и лѣтомъ, случается, падаетъ здѣсь мало дождей; въ иные годы, которые, повидимому, возвращаются періодически, бываетъ сильная засуха и съ іюля мѣсяца Киргизскія степи блекнутъ и сожигаются зноемъ; навигація отъ верховья рѣки до Павлодара тогда прекращается.

Истоки Иртыша, лежащіе въ южномъ Алтаѣ, на монгольской территоріи, мало извѣстны; но съ самой границы Россіи онъ судоходенъ. Недалеко отъ послѣдней онъ впадаетъ въ озеро Зайсанъ и, по выходѣ изъ него, течетъ по гористой мѣстности до Семипа-



латинска. Въ этой части его теченія, т.-е. отъ китайской границы до Семипалатинска, пароходы еще не ходятъ правильно; одни только плоты, нагруженные въ Зайсанскѣ шерстью, саломъ и кожами, рѣшаются идти внизъ по теченію, а теченіе это мѣстами очень быстрое и представляетъ опасности, такъ какъ здѣсь есть пороги, которые, какъ мы сказали выше, легко устранимы.

Пароходъ мѣстнаго управленія министерства путей сообщенія „Тюмень“ въ 1896 году успѣшно совершилъ экспедицію съ цѣлью изслѣдованія этой части Иртыша [1]. Этотъ примѣръ побудилъ компанію, разрабатывающую руду въ Зыряновскомъ, построить пароходъ для обезпеченія провоза своихъ товаровъ изъ Омска въ Бухтарму. [2] Семипалатинскіе купцы образовали въ 1900 году общество буксирнаго пароходства по верхнему теченію Иртыша (отъ Зайсана до Семипалатинска). Съ этою цѣлью общество пріобрѣло пароходъ и нѣсколько легкихъ баржей, но вслѣдствіе засухи пароходъ его („Святой Ключъ“), сидящій въ водѣ на $3^1/_2$ четверти, не могъ перейти за песчаныя мели, заграждающія русло рѣки нѣсколько выше Семипалатинска.

Вѣроятно, этотъ новый путь, теперь болѣе извѣстный, скоро откроется для навигаціи. Общество пароходства и торговли Западной Сибири намѣревается съ будущаго года послать въ эти мѣстности самые легкіе пароходы своей флотиліи.

Отъ Семипалатинска до Черноярска, на протяженіи приблизительно 460 верстъ, навигаціи приходится бороться противъ довольно серьезныхъ затрудненій: въ Иртышѣ мало воды, фарватеръ безпрестанно мѣняется, рыхлые глинистые низкіе берега размываются силою теченія, рѣка расширяется, достигая иногда почти двухъ верстъ ширины; безпрестанно описывая извилины. Иртышъ несетъ песокъ и глину, которые мѣстами осаждаются и скопляются, образуя мели, острова и безчисленные маленькіе островки. Въ этомъ поясѣ есть также нѣсколько пороговъ, образуемыхъ скалами; самый затруднительный изъ нихъ — порогъ Известковскій, отстоящій приблизительно на 117 верстъ отъ Семипалатинска; тутъ русло можно было бы углубить; въ удачные годы,

[1] Это маленькій пароходъ около 19 саженъ въ длину, въ 25 лошадиныхъ силъ и съ осадкою около $3^1/_2$ четвертей. Нагруженный топливомъ на три дня, онъ прошелъ благополучно отъ Семипалатинска до Алькабека, лежащаго на китайской границѣ.

[2] Два года подрядъ, въ 1899 и 1900, были засухи, вслѣдствіе чего этотъ маленькій пароходъ не ходилъ выше Семипалатинска.

Сибирь.

Плоты съ медомъ на р. Иртышѣ у Омска.

при разливѣ, суда проходятъ мели, надъ которыми тогда глубина воды достигаетъ отъ $9^1|_2$ до 10 четвертей; но отъ іюля до ноября вода понижается до $4^3{}_4$ четверти. Въ этомъ поясѣ можно было бы предпринять работы по улучшенію русла, которыя оказали бы большую услугу рѣчному плаванію и прилегающимъ къ рѣкамъ мѣстностямъ.

Отъ Черноярска до Омска, на протяженіи 503 верстъ, рѣка представляетъ тѣ же характеристическіе признаки, т.-е. прерывается множествомъ песчаныхъ мелей; но обыкновенно уровень воды надъ ними достигаетъ $6^3|_4$ четверти; вообще же онъ бываетъ здѣсь рѣдко ниже $5^1|_2$ четвертей.

Ниже Омска плаваніе производится при гораздо лучшихъ условіяхъ; при всякомъ уровнѣ воды пароходъ, сидящій на $8^1{}_2$ четвертей, можетъ плыть вполнѣ свободно.

Отъ Тобольска до устья Иртыша рѣка можетъ поднимать пароходы или баржи, сидящіе въ водѣ на 12 четвертей.

Управленіе путей сообщенія озабочиваетъ неблагопріятное положеніе пароходства на Иртышѣ, но такъ какъ оно не располагаетъ кредитомъ, то можетъ выразить свою заботливость лишь тѣмъ, что содержитъ по берегу, напротивъ мелей, столбы, на которыхъ ежедневно указывается глубина воды надъ мелями. Главныя станціи, расположенныя вдоль рѣки, соединены телеграфомъ, впрочемъ только выше Тобольска.

Ледоходъ Иртыша въ Семипалатинскѣ начинается въ половинѣ апрѣля, къ 15 ноября эта рѣка покрывается льдомъ. Въ Тобольскѣ ледоходъ бываетъ приблизительно на 15 дней позже; навигація прекращается тоже на двѣ недѣли ранѣе.

Обь. — Обь судоходна, начиная отъ Бійска, до устья; отъ Бійска до Барнаула могутъ ходить плоскодонныя суда; но начиная съ Барнаула, Обь превосходна; и лѣтомъ и осенью она можетъ поднимать пароходы, сидящіе въ водѣ на $6^3|_4$ четверти и болѣе. Ниже устья Томи пароходы, сидящіе въ водѣ на 10 четвертей, могутъ проходить свободно.

Въ своемъ нижнемъ теченіи Обь поднимаетъ пароходы, сидящіе въ водѣ на 8—10 футовъ, ея ширина равняется нѣсколькимъ верстамъ; плаваніе въ нижнемъ теченіи Оби затрудняется отсутствіемъ телеграфныхъ сообщеній вдоль Оби, сѣвернѣе Томска. Ради удобствъ плаванія было бы желательно, чтобы этотъ пробѣлъ былъ пополненъ; это обстоятельство препятствуетъ правильности прибытія и отправленія пароходовъ и порождаетъ многія

затрудненія въ случаѣ аваріи на пути. Весною и осенью изъ-за этого тратится напрасно много времени. Своевременныя сообщенія о ледоходѣ или о замерзаніи рѣки въ Самаровѣ, самой сѣверной оконечности, какой достигаютъ грузы, идущіе изъ Томска на Тюмень, были бы очень полезны. Теперь же, не желая подвергать суда аваріямъ или обременительной стоянкѣ въ устьѣ Иртыша, предпочитаютъ оставлять ихъ въ пристани, въ Тюмени или въ Томскѣ, въ ожиданіи извѣстій, когда рѣка вскроется или замерзнетъ. Эти извѣстія приноситъ почта, перевозимая на баркахъ, слѣдовательно только спустя уже нѣкоторое время.

Ледоходъ въ Барнаулѣ бываетъ въ концѣ апрѣля (приблизительно на послѣдней недѣлѣ апрѣля); закрытіе навигаціи на широтѣ этого города обыкновенно наступаетъ въ первыя двѣ недѣли ноября; въ Самаровѣ навигація открывается на двѣ недѣли позже и закрывается нѣсколько ранѣе, чѣмъ въ Барнаулѣ.

Тура и Тоболъ. — Мы уже говорили о торговомъ значеніи этихъ рѣкъ, которыя на пространствѣ отъ Тобольска до Тюмени составляютъ тотъ каналъ, по которому провозится значительное количество сибирскаго сырья и фабричныхъ издѣлій, привозимыхъ изъ Россіи.

Здѣсь плаваніе подвергается наибольшимъ затрудненіямъ. Берега этихъ рѣкъ, размываемые теченіемъ, обваливаются и разрушаются. Песчаныхъ мелей очень много. Разливъ продолжается недолго. Съ 1894 года были предприняты работы по улучшенію русла этихъ рѣкъ, послѣднее чистятъ постоянно. Песчаныя мели обозначаются сигналами и днемъ и ночью. Высота уровня воды телеграфируется въ Тюмень. Но все это мало помогаетъ дѣлу. Во время мелководья, т. е. съ іюля, суда, сидящія въ водѣ болѣе, чѣмъ на $4^1/_4$—$4^3/_4$ четверти, идя изъ Тобольска, не могутъ проходить дальше Іевлева, отстоящаго почти на 200 верстъ отъ Тюмени; тогда приходится товары выгружать съ судовъ и перевозить на подводахъ въ Тюмень; въ моментъ полевыхъ работъ этотъ провозъ гужомъ очень обременителенъ.

Такъ какъ распространеніе на болѣе значительное пространство работъ по очисткѣ русла или же устройство шлюзовъ на Турѣ потребуетъ значительныхъ издержекъ, то, лучше было бы рѣшить эту задачу продолженіемъ горнозаводской уральской желѣзнодорожной линіи до Іевлева, или до Тобольска, въ если случаѣ это будетъ вызвано интересами торговли.

Въ своемъ верхнемъ теченіи Тоболъ и Тура доступны для

сплава только весною; то же самое слѣдуетъ сказать и о Ницѣ, протекающей близъ Ирбита.

Другія большія рѣки системы Оби имѣютъ меньшее значеніе. Рѣка Томь при мелководьѣ доступна плаванію лишь въ 6 верстахъ ниже Томска, при Черемошникахъ, гдѣ и находится пристань Томска.

Тавда довольно значительна; по ней идутъ суда, съ грузами хлѣба для продовольствія нѣкоторыхъ сѣверныхъ уральскихъ рудоносныхъ мѣстностей (Богословскій заводъ и проч.); по Тавдѣ отправляютъ въ Сибирь лѣсъ, чугунъ и желѣзо изъ этихъ сѣверныхъ горныхъ округовъ.

Чулымъ судоходенъ при Ачинскѣ только впродолженіе краткаго времени половодья, наступающаго за ледоходомъ.

Енисей судоходенъ при самомъ своемъ вступленіи въ предѣлы Сибири. Въ горныхъ областяхъ, по которымъ онъ течетъ сначала, встрѣчается много пороговъ. Въ этомъ районѣ, почти необитаемомъ, судоходства, кажется, не существуетъ. Здѣсь по Енисею перевозятъ на баркахъ или плотахъ контрабандный китайскій чай.

Затѣмъ Енисей, вступая въ Минусинскій округъ, до самаго устья представляетъ непрерывный, широкій, глубокій водный путь. Только при Казачинскомъ проходѣ плаваніе по Енисею нѣсколько затрудняется подводными скалами; слѣдовало бы взорвать ихъ и это не потребовало бы большой затраты. Эти скалы лежатъ нѣсколько выше Енисейска. Ниже этого города могутъ плавать по Енисею морскіе пароходы небольшой осадки.

Около Красноярска навигація закрывается обыкновенно въ теченіе первыхъ двухъ недѣль декабря, а ледоходъ наступаетъ въ концѣ апрѣля или въ первыя двѣ недѣли мая. Для облегченія плаванія по этой рѣкѣ здѣсь, повидимому, не производилось никакихъ работъ въ родѣ, напримѣръ, постановки вѣхъ или баконовъ и т. п.

Ангара. — Ангара, правый притокъ Енисея, могучая рѣка длиною почти въ 1500 верстъ. Несмотря на глубину ея (приблизительно отъ $5^1/_2$ до $12^1/_2$ аршинъ), она не представляетъ тѣхъ удобствъ для плаванія, какія представляетъ Енисей, такъ какъ усѣяна порогами. При выходѣ изъ Байкальскаго озера, она течетъ также черезъ пороги, и ея теченіе такое быстрое, что вода въ ней не замерзаетъ здѣсь даже при самыхъ суровыхъ морозахъ. Эти пороги не представляютъ препятствій для плаванія, но тѣ, которые лежатъ между Братскимъ Острогомъ и устьемъ Ангары, гдѣ

уровень воды бываетъ отъ $6^{3}/_{4}$ до $9^{1}/_{4}$ четверти, заставили предположить, что эта рѣка несудоходна. Около 1881 года, послѣ благополучной экспедиціи капитана Калистратова, задумали устроить на Ангарѣ правильные пароходные рейсы. Съ этой цѣлью были произведены нѣкоторыя попытки Сибиряковымъ, главнымъ дѣятелемъ по введенію пароходства въ Сибири. Но эти попытки не удались; въ настоящее время плаваніе производится лишь между Байкальскимъ озеромъ и Братскимъ Острогомъ на протяженіи приблизительно отъ 560—650 верстъ. Между Братскимъ Острогомъ и Енисеемъ въ нижнемъ теченіи Ангары спускаются лишь плоты и легкія барки, на которыхъ провозятся чай и хлѣбъ для рѣдкаго берегового населенія этой мѣстности.

Вслѣдствіе значительной силы теченія, Ангара покрывается льдомъ лишь къ концу декабря и свободна отъ льда уже въ маѣ.

Байкальское озеро. — Оно открыто для плаванія почти въ тѣ же періоды времени, какъ и Ангара; это настоящее море, гдѣ часто свирѣпствуютъ сильныя бури. Байкальское озеро имѣетъ такое важное значеніе, что правительство обратило на него свое вниманіе; вотъ уже пять лѣтъ какъ особая морская коммисія во главѣ съ полковникомъ О. К. Дриженко работаетъ надъ составленіемъ точной карты озера (послѣдняя карта была составлена лѣтъ 100 тому назадъ), производитъ измѣренія глубины, сооружаетъ маяки и т. п.

Кетъ-Касскій каналъ. — Давно уже неудобства и дороговизна провоза товаровъ по большому тракту изъ Москвы въ Иркутскъ и обратно внушили мысль соединить каналомъ бассейны Оби и Енисея; это связало бы воднымъ путемъ Байкальское озеро съ Ирбитомъ и Европой.

Суда съ грузомъ изъ Ирбита или Тюмени направлялись бы внизъ по теченію Туры и Тобола, потомъ по Иртышу до его впаденія въ Обь, далѣе вверхъ по теченію Оби, потомъ черезъ проектированный каналъ вошли бы въ Енисей, затѣмъ въ Ангару и, наконецъ, достигли бы Иркутска и Байкальскаго озера.

Около 1875 года одинъ изъ такихъ проектовъ былъ одобренъ правительствомъ. Проектъ заключался въ томъ, чтобъ соединить Обь съ Енисеемъ, пользуясь теченіемъ Кети (правый притокъ Оби) и теченіемъ рѣкъ Озерной, Ломовати и Язевой, такимъ образомъ Обь была бы соединена съ озеромъ Большой (Балашъ) и далѣе съ Малымъ и Большимъ Кассами (послѣдній притокъ Енисея, а первый — притокъ Большого Касса).

Кеть судоходна на протяженіи приблизительно 515 верстъ; достаточно было провести каналъ на протяженіи двухъ верстъ верхняго теченія Язевой и соединить Большое озеро съ Малымъ Кассами каналомъ приблизительно въ 7 верстъ длины и, наконецъ, на протяженіи 560 саженъ углубить Большой Кассъ при впаденіи его въ Енисей.

Согласно проекту по системѣ Обь — Енисей могли бы проходить суда, сидящія въ водѣ на семь четвертей при длинѣ въ 20 саж. 2 арш. и ширинѣ около 10 аршинъ.

Въ 1881 году было рѣшено выполнить этотъ проектъ въ тотъ самый моментъ, когда были представлены другіе проекты, безспорно болѣе выгодные, заключавшіеся въ томъ, чтобы соединить бассейны Оби и Енисея рельсовымъ путемъ съ конной или механической тягой.

Нынѣ каналъ оконченъ. Но онъ не пригоденъ для болѣе значительной навигаціи; онъ построенъ по типу каналовъ съ бичевою тягой Марінской системы Европейской Россіи. Въ здѣшнихъ же мѣстностяхъ, пустынныхъ и болотистыхъ, бичевая тяга оказалась непримѣнимою.

На разстояніи 140 верстъ помѣстили 12 шлюзовъ въ 12 аршинъ шириною каждый; предназначеніе ихъ поддерживать на одномъ и томъ же уровнѣ воды Озерной. Но размѣры шлюзовъ не даютъ возможности пароходамъ и баркамъ, совершающимъ срочные рейсы по сибирскимъ рѣкамъ, пользоваться этимъ путемъ сообщенія. Болѣе половины всего числа этихъ пароходовъ имѣютъ въ длину отъ $18^2/_3$ до 28 саженъ, а въ ширину приблизительно 5 саженъ; кромѣ того, почти всѣ они снабжены боковыми колесами. Баржи имѣютъ въ длину отъ $23^1/_3$ до $32^2/_3$ саженъ, а въ ширину около 5 саженъ. Къ тому же проходить по этому каналу судамъ, сидящимъ въ водѣ на 7—10 четвертей возможно лишь при весеннемъ разливѣ, такъ какъ въ первые двѣ недѣли іюля уровень водъ падаетъ до 5 четвертей и ниже.

Оказывается, что судно съ грузомъ приблизительно въ 80 тоннъ можетъ проходить по этому каналу лишь въ теченіе какихъ-нибудь 5—6 недѣль въ году; въ остальное же время навигаціи нагрузка судна не должна превышать уже 8 или 9 тоннъ.

Съ тѣхъ поръ какъ каналъ въ 1894 году былъ оконченъ, по немъ ежегодно проходитъ не болѣе одного-двухъ судовъ съ грузомъ соли и муки, которая и привозится для рѣдкаго русскаго и туземнаго населенія, заселяющаго лѣса, черезъ которые этотъ каналъ проходитъ; крохотные пароходики рѣчной администраціи

ежегодно по одному проходятъ по каналу съ осторожностью, пріобрѣтенной уже ими на опытѣ.

Подобный результатъ, конечно, далеко не соотвѣтствуетъ надеждамъ, которыя возлагались на этотъ каналъ; приходится пожалѣть, что на его устройство и содержаніе затрачено столько денегъ, труда и хлопотъ.

Этотъ искусственный путь, сооруженный подъ 59,5° сѣверной широты, въ мѣстности пустынной и не совсѣмъ благопріятной для заселенія (болотистые лѣса и льды впродолженіе 6—8 мѣсяцевъ въ году), не оправдывается мѣстными потребностями. Онъ пріобрѣлъ бы значеніе, если бы могъ служить дѣйствительно транзитнымъ путемъ. Для этого онъ долженъ быть годенъ для пользованія въ теченіе всего періода навигаціи и соотвѣтствовать размѣрамъ сибирскихъ судовъ. Но для достиженія этой цѣли пришлось бы выполнить громадныя работы, въ которыя слѣдовало бы включить и срытіе пороговъ Ангары, такъ какъ послѣдняя составляетъ естественное и необходимое продолженіе этой системы.

Итакъ, каналъ, ведущій изъ Кети въ Кассу при тѣхъ условіяхъ, въ какихъ онъ сооруженъ, не создалъ ожидаемаго новаго транзитнаго пути, онъ не соединилъ Урала съ Байкальскимъ озеромъ. Лишь въ теоріи соединилъ онъ долину Енисея съ Западной Сибирью и Ураломъ. Невозможность на практикѣ пользоваться системою Обь - Енисей и вызвала полное къ нему равнодушіе сибирскихъ торговцевъ и судохозяевъ. Лишь сооруженіе сибирской желѣзной дороги, этого болѣе скораго пути сообщенія, открытаго для торговли въ теченіе всего года и проходящаго по населеннымъ и плодороднымъ мѣстностямъ, дѣйствительно соединило рѣчные бассейны Сибири.

Паровое судоходство въ бассейнѣ Оби. — Въ 1844 году въ первый разъ показался пароходъ на сибирскихъ рѣкахъ; 20 лѣтъ спустя на всемъ бассейнѣ Оби было уже 16 пароходовъ. Въ 1884 году эта цыфра возрасла до 55, а въ 1894 — до 102 пароходовъ. Въ 1899 году во флотѣ Оби заключалось 119 пароходовъ, всего въ 7750 лошадиныхъ силъ.

Почти всѣ эти пароходы снабжены палубой; наибольшіе изъ нихъ желѣзные и приводятся въ движеніе боковыми колесами. Лишь немногіе стальные. За исключеніемъ нѣсколькихъ новѣйшихъ пароходовъ въ остальныхъ паровые котлы дѣйствуютъ подъ низкимъ давленіемъ; трубчатые котлы еще не употребляются. Всѣ пароходы съ дровянымъ отопленіемъ. Половина изъ нихъ имѣетъ

каждый свыше 60 лошадиныхъ силъ (именно отъ 60 до 250 силъ); длина парохода обыкновенно отъ $18^2/_3$ до $37^1/_2$ саженъ; въ среднемъ пароходы сидятъ въ водѣ на $7^3/_4$ четверти; нѣкоторые лишь на 4 четверти; идя противъ теченія они плывутъ со скоростью 4—9 верстъ въ часъ. Приблизительно двѣ трети пароходовъ служатъ исключительно для провоза товаровъ и для буксировки легкихъ баржей; остальные приспособлены также и къ перевозкѣ пассажировъ. Число баржей, буксируемыхъ этой флотиліей, было 325 въ 1894 году и 380 въ 1899; вмѣстѣ взятые онѣ могутъ перевести 17 милліоновъ пудовъ товара; 206 изъ этихъ баржей могутъ перевезти каждая отъ 50,000 до 110,000 пудовъ. Баржи строятся изъ дерева, трюмъ изъ ели, остальныя части изъ сосны; строятся большею частью въ Тюмени. Средняя цѣна каждаго такого судна отъ 8000 до 14,000 рублей.

Грузы. — Цифра, означающая, какое количество грузовъ принято или отправлено на станціи Тура (рѣчная пристань Тюмени), покажетъ приблизительно, насколько значительна перевозка товаровъ, пришедшихъ воднымъ путемъ для немедленной отправки по желѣзной дорогѣ или обратно.

Въ	1886	г.	Тура	получила	по	жел.	дор.	.	.	.	.	.	.	985,000 пуд.
„	1889	„	„	„	„	„	„	.	.	.	.	.	.	1.504,000 „
„	1891	„	„	„	„	„	„	.	.	.	.	.	.	2.302,000 „
„	1898	„	„	„	„	„	„	.	.	.	.	.	.	2.427,000 „

Водою было получено въ Турѣ товаровъ, перегруженныхъ въ вагоны, 753,000 пудовъ въ 1886 году и 10.700,000 пудовъ въ 1898.

Въ теченіе 12-ти лѣтъ сумма, вырученная за провозъ, утроилась; главнымъ образомъ увеличилась выручка отъ провоза сибирскаго сырья. Важнѣйшій предметъ составляетъ хлѣбъ (въ зернѣ и мукѣ); въ вышеупомянутую цифру вошло хлѣба на 8.561,000 пудовъ, т. е. приблизительно 83 % всѣхъ отправокъ и 80 % суммы отправокъ и полученій вмѣстѣ.

	Приблизительно.
Пшеница	7.500,000 пудовъ.
Рожь	300,000 „
Овесъ	270,000 „
Мука	208,000 „
Маслянничныя сѣмена	150,000 „

Второе мѣсто занимаетъ чай. Въ 1898 году изъ Туры было отправлено 649,000 пудовъ чая. Далѣе слѣдуетъ по порядку

относительно значенія статей перевозки шерсть (приблизительно 165,000 пудовъ въ годъ), невыдѣланныя кожи, сало, топленое масло и волосъ.

Изъ Россіи на рѣчной пристани Туры получаютъ: сахаръ, керосинъ, уголь, матеріи и ткани, желѣзо, желѣзныя, чугунныя и стальныя издѣлія, земледѣльческія машины, свѣчи, химическіе продукты, табакъ и проч.

Къ предшествующимъ цифрамъ слѣдуетъ прибавить еще количество товара, вывезеннаго колеснымъ путемъ для потребленія его въ Тюмени или для мѣстныхъ складовъ, затѣмъ количество товара, привезеннаго въ Туру, а также полученнаго по желѣзной дорогѣ на станціи Тюмени и оставшагося въ этомъ городѣ до его отправки на судахъ. Полагаютъ, что всего перевозится водою въ Тюмень и Туру приблизительно 16.000,000 пудовъ въ годъ.

Сибирская желѣзная дорога стала серьезно конкуррировать съ рѣчными путями. Она отняла у нихъ всѣхъ ея пассажировъ и оспариваетъ самые выгодные фрахты.

Сахаръ, матеріи и ткани изъ Москвы и Польши и вообще всѣ дорогія произведенія выгоднѣе перевозить по желѣзной дорогѣ, такъ какъ тутъ провозъ производится болѣе правильно, быстрѣе чѣмъ водою и возможенъ во всѣ времена года. Чай уже перестаютъ отправлять рѣчнымъ путемъ: (Чулымъ,—Обь,—Иртышъ, Тоболъ,—Тура); его пересылаютъ теперь путемъ прямого сообщенія по желѣзной дорогѣ изъ Иркутска въ Москву.

Провозъ хлѣба также оспаривается у воднаго пути желѣзной дорогой, установившей тарифъ по прямому сообщенію въ Котласъ и Архангельскъ. Одно время шла даже рѣчь объ установленіи для хлѣба „навигаціоннаго" пониженнаго тарифа, дѣйствительнаго лишь въ періодъ открытія навигаціи. Можетъ быть тогда упустили изъ виду, какую роль должна играть государственная желѣзная дорога.

Тюмень, какъ рѣчная пристань [1], утратила теперь свое прежнее преобладающее значеніе.

Пароходство утратившее вслѣдствіе конкурренціи съ желѣзной дорогой провозку грузовъ на далекія разстоянія, перенесло

[1] Тюмень, однако, благодаря своей промышленной дѣятельности, продолжаетъ оставаться мѣстомъ ввоза значительнаго количества невыдѣланныхъ кожъ, съ одной стороны, и мѣстомъ вывоза произведеній обрабатывающей промышленности, съ другой,—дубленыя кожи, земледѣльческія орудія грубой работы, телѣги, колеса.

Сибирь.

Карбасъ на Оби.

свою дѣятельность главнымъ образомъ на линіи, проходящія по мѣстностямъ, изобилующимъ сырьемъ, именно на части Иртыша и Оби, лежащія южнѣе желѣзной дороги. Вслѣдствіе этого она стала дѣйствовать съ ней сообща.

Въ силу такого видоизмѣненія направленій по провозу товаровъ появились двѣ станціи перегрузки, расположенныя тамъ, гдѣ желѣзная дорога касается Иртыша и Оби: на Иртышѣ — Омскъ, а на Оби — Ново-Николаевскъ на лѣвомъ берегу и „Обь“ на правомъ.

Количество товара, отправленнаго и полученнаго по желѣзной дорогѣ и на передаточныхъ станціяхъ, дастъ намъ понятіе о новомъ направленіи товарнаго движенія по Иртышу и Оби.

Въ 1898 году Омскъ, гдѣ прежде жили лишь чиновники, гдѣ не было ни торговли, ни промышленности и никакого особаго производства, получилъ водянымъ путемъ и отправилъ далѣе по желѣзной дорогѣ приблизительно 1.275,000 пудовъ товара (хлѣба, соли, разныхъ сыромятныхъ кожъ, сала и проч.). Эта самая станція получила по желѣзной дорогѣ:

111,400 пудовъ сахару.
70,689 „ чаю.

часть этого товара отправлена далѣе водою.

Въ настоящее время къ этому слѣдовало бы прибавить грузы каменнаго угля съ рѣчной пристани Воскресенское (близъ Павлодара); перевозка ихъ уже теперь достигаетъ ежегодно отъ 2—3.000,000 пудовъ, а вѣроятно вскорѣ дойдетъ до 7.000,000 пудовъ ежегодно.

На станціяхъ Ново-Николаевскъ, Обь и Черемошники (рѣчная пристань Томска) общее движеніе обмѣна между желѣзной дорогой и перевозкой по водѣ въ 1898 году составляло 5.625.000 пудовъ [1].

Списокъ грузовъ, идущихъ по бассейну Оби, дополнимъ еще грузами зернового хлѣба и муки, отправляемыхъ изъ южныхъ уѣздовъ бассейна Иртыша и Оби для продовольствія городовъ и деревень, лежащихъ въ Сѣверной части этихъ бассейновъ, и товарное движеніе, возникающее вслѣдствіе отправки рыбы съ рыболовныхъ тоней устья Оби и нижняго теченія этой рѣки. Исчислено, что ежегодно провозится этимъ путемъ 310,000 пуд. рыбы.

[1] Количество товара, получаемаго въ Черемошникахъ по назначенію въ Томскѣ, значительно, но мы не можемъ указать цифру его, такъ какъ этотъ товаръ перегружается съ судовъ на подводы.

Каковы цѣны провоза для дальнихъ грузовъ, идущихъ водянымъ путемъ въ бассейны Оби?

Какъ мы видѣли уже, главная статья товарнаго движенія — хлѣбъ; цѣны провоза хлѣба обыкновенно слѣдующія:

				Верстъ	Пудъ	
Нагрузка и выгрузка включены	Изъ Семипалатинска	на пристань	Омскъ	1,062	8—10	коп.
	„ „	въ Тюмень . . .		2,684	10	„
	„ Барнаула . . .	„ Томскъ . . .		894	5	„
	„ „	„ Тюмень . . .		2,947	8—15	„
	„ Ново-Николаевска	„ „ . . .		2,414	10	„

Эти цѣны представляютъ собою $^{1}/_{250}$ коп. съ пуда и версты. Для другихъ товаровъ средняя цѣна за провозъ равняется приблизительно $^{1}/_{125}$ коп. съ пуда и версты [1]. При провозѣ товара вверхъ по теченію эти цѣны значительно повышаются.

Но онѣ гораздо ниже, чѣмъ, были нѣсколько лѣтъ тому назадъ и гораздо выше, чѣмъ, напримѣръ, цѣны на Волгѣ, гдѣ платятъ $^{1}/_{700}$ копейки съ пуда и версты.

Почему же, получая въ два раза дороже за провозъ товаровъ, пароходныя общества бассейна Оби жалуются, что въ послѣдніе годы они не получали никакихъ прибылей и даже порою терпѣли убытки? Причину этого надо видѣть въ томъ кризисѣ, который былъ вызванъ постройкою желѣзной дороги, отнявшею у сибирскихъ судовладѣльцевъ значительную часть товарныхъ грузовъ, прежде чѣмъ постройка сибирской дороги вызвала значительное увеличеніе произведеній страны.

Временное уменьшеніе товарнаго движенія не составляетъ достаточной причины для того неблагопріятнаго положенія, въ которомъ находится навигація въ настоящее время. Нельзя его приписать также исключительно тѣмъ внѣшнимъ условіямъ, при которыхъ производится эта навигація: краткости періода, въ теченіе котораго рѣки не затянуты льдомъ, незначительной глубинѣ фарватера въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ особенно сильно товарное движеніе, затруднительнымъ сношеніямъ по телеграфу или полному отсутствію ихъ и проч.

---

[1] За провозъ каменнаго угля отъ пристани Воскресенское на пристань Омскъ платили 2 3/4 копейки за пудъ, не включая сюда расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ. Разстояніе отъ одной пристани до другой составляетъ приблизительно 425 верстъ.

[2] Обыкновенно платятъ за кожи, сало, шерсть и проч:

отъ Семипалатинска въ Тюмень . . . . . 20 копеекъ.

„ „ на пристань Омскъ 15 „

По моему мнѣнію, кризисъ, отъ котораго страдаютъ судохозяева, вызванъ главнымъ образомъ тѣмъ, что сибирскія суда старой постройки. Пароходные корпуса большею частью деревянные: желѣзныхъ пароходовъ немного, а стальные составляютъ исключеніе. Трубчатые котлы вовсе не употребляются; извѣстны лишь котлы слабаго давленія; машины старыя и потребляютъ громадное количество пара.

Серьезнымъ препятствіемъ къ раціональному развитію навигаціи, повидимому, служитъ и то обстоятельство, что въ качествѣ топлива употребляются дрова. Для полученія того же количества теплотворной силы, какую даетъ каменный уголь, нужно дровъ по объему и по вѣсу вдвое болѣе, вслѣдствіе чего приходится очень часто нагружать дрова на пароходъ, чтобы не загромоздить его, или чтобы не слишкомъ нагрузить въ неглубокомъ фарватерѣ. Нагрузка дровами происходитъ дорогою, однажды или дважды въ день и большею частью не тамъ, гдѣ было бы полезно остановиться. Эта нагрузка продолжительна и затруднительна, особенно во время мелководья. Приходится изъ-за этого держать многочисленный экипажъ, содержаніе котораго очень обременительно.

Эти частыя остановки значительно уменьшаютъ то количество времени, когда паръ дѣйствительно работаетъ; слѣдовательно, уменьшается и количество рейсовъ въ теченіе одной кампаніи навигаціи.

Въ Экибасъ-Тусѣ, верстъ за 100 отъ Павлодара и Иртыша, открыто мѣсторожденіе каменнаго угля. Въ 1900 году это мѣсторожденіе начали правильно разрабатывать. Кромѣ того, разрабатываются каменноугольныя копи у Судженки. Все это дастъ возможность паровымъ судамъ пользоваться топливомъ болѣе выгоднымъ и менѣе тяжелымъ. На извѣстныхъ пунктахъ уголь будетъ нагружаться на пароходъ механически, и эта нагрузка топлива пойдетъ быстрѣе теперешней и будетъ менѣе обременительна.

Преобразованіе аппаратовъ для отопленія будетъ вызвано употребленіемъ новаго топлива; безъ сомнѣнія судохозяева построятъ тогда пароходы типа болѣе соотвѣтствующаго новѣйшимъ потребностямъ.

Нынѣшніе пароходы тяжелы, глубоко сидятъ въ водѣ и въ большинствѣ случаевъ очень мало соотвѣтствуютъ своему назначенію. Большая часть пароходовъ смѣшаннаго типа, т. е. устроены такъ, что могутъ принимать одновременно и товары и пассажировъ; кромѣ того, они же буксируютъ баржи. Трудно понять, ка-

кимъ образомъ рѣшаются употреблять подобные пароходы въ настоящее время. Но, повидимому, въ средѣ пароходовладѣльцевъ теперь проявляется уже стремленіе устроить для пассажировъ и нѣкоторыхъ цѣнныхъ товаровъ, какъ, напримѣръ, масла, быстрые и правильные рейсы, слѣдующіе одинъ за другимъ чрезъ краткіе промежутки времени. Упомянемъ о рейсахъ пассажирскихъ пароходовъ В. Е. Эдельштейна и Е. П. Мельникова, между Томскомъ, Барнауломъ и Бійскомъ. „Общество пароходства и торговли Западной Сибири“ также организовало ежедневныя отправки пароходовъ, которые совершаютъ рейсы почти правильно, опаздывая не больше, какъ на одинъ или два дня [1].

Путешествіе водою очень медленно (отъ Тюмени до Семипалатинска 12—14 дней;) кромѣ того, пассажиръ до самаго отъѣзда остается въ полномъ невѣдѣніи относительно прибытія и отправки того парохода, на которомъ онъ ѣдетъ. Вслѣдствіе задержекъ, несчастныхъ случаевъ и проч., которые еще увеличиваютъ продолжительность пути, многіе предпочитаютъ путешествовать въ тарантасѣ; тогда путешествіе идетъ вдвое быстрѣе, но зато утомительнѣе и обходится дороже.

Мы также упомянемъ, что механическія приспособленія для нагрузки, выгрузки и сохраненія товаровъ совершенно отсутствуютъ какъ на пароходахъ, такъ и на самыхъ значительныхъ пристаняхъ, какъ-то: въ Турѣ, Омскѣ и Ново-Николаевскѣ. Кромѣ того, пристань Омска, напримѣръ, отстоитъ отъ желѣзнодорожной станціи этого города на разстояніи 4—5 верстъ. Результатомъ этого оказываются добавочные расходы по сохраненію и перевозкѣ товаровъ со станціи; расходы эти вліяютъ на повышеніе цѣны тяжеловѣснаго товара. Г-нъ Подшиваловъ, директоръ отдѣленія Сибирскаго Коммерческаго банка въ Омскѣ, составилъ проектъ постройки новой рѣчной пристани въ Омскѣ. Вѣроятно этотъ проектъ будетъ скоро выполненъ. Замѣтимъ еще, что сибирскіе судохозяева подвергаются и другимъ затрудненіямъ: здѣсь дороги деньги; приходится расходоваться на страховыя преміи; наконецъ, банки отказываются выдавать авансы подъ пароходныя квитанціи.

---

[1] Цѣны за провозъ пассажировъ сравнительно невысоки, особенно на дальнее разстояніе, напримѣръ:

	1-й классъ	2-й классъ	3-й классъ
изъ Томска въ Тюмень	15 р. — к.	10 р.	5 р. — к.
„ Тюмени въ Семипалатинскъ	20 „ — „	15 „	8 „ — „
„ Томска „ Барнаулъ . . .	5 „ 50 „	4 „	2 „ 50 „

Неблагопріятное положеніе плаванія по системѣ Оби можно исправить; для этого слѣдуетъ преобразовать составъ плавающихъ по ней судовъ и употреблять другое топливо. Предпріятія, финансовыя средства которыхъ дозволятъ отказаться отъ прежнихъ обычаевъ и организовать все дѣло на новыхъ основаніяхъ, блестящимъ образомъ справятся съ своими нынѣшними затрудненіями. Пароходство Западной Сибири должно воспользоваться экономическимъ развитіемъ страны, производительность которой, вслѣдствіе ея заселенія, быстро начинаетъ усиливаться. Пароходство должно овладѣть значительною частью товарнаго движенія, именно тяжеловѣсными товарами, какъ хлѣбомъ, продуктами скотоводства и проч. Когда осуществится Обь-Иртышскій торговый путь, въ составъ котораго войдетъ обская жел. дорога, о которомъ будетъ упомянуто ниже, будетъ данъ толчекъ къ быстрому развитію сибирскаго пароходства. При усиленномъ товарномъ движеніи оно будетъ работать при меньшихъ затратахъ, вслѣдствіе чего сибирскіе продукты станутъ болѣе цѣнными; кромѣ того навигація расширитъ ихъ сбытъ.

Пароходству придется играть важную роль въ экономической жизни Сибири. Переломъ, которому оно теперь подвергнулось, подготовитъ ее лишь къ лучшему выполненію этой роли.

Главные пароходовладѣльцы бассейна Оби слѣдующіе:

	Имѣютъ: пароходовъ	баржей
Общество пароходства и торговли Западной Сибири	34	147
Братья Кирилловы	7 или 9	30
Плотниковъ	?	?
Богословскіе заводы	11	—
Вардропперъ	3	12
и др.		

Пароходство въ другихъ рѣчныхъ бассейнахъ.

Енисей. —На Енисеѣ товарное движеніе имѣетъ мѣстное значеніе; большею частью здѣсь перевозятъ сельскохозяйственныя произведенія Минусинскаго округа, которыя служатъ предметомъ ввоза для центровъ потребленія, расположенныхъ сѣвернѣе (Красноярскъ и золотыя розсыпи Енисейска), а также для населенія долины нижняго теченія Енисея до Туруханска.

Минусинскій округъ самый производительный изъ округовъ, расположенныхъ въ долинѣ Енисея, былъ заселяемъ русскими переселенцами менѣе, чѣмъ западныя губерніи и области. Вслѣд-

ствіе этого и производство увеличилось по количеству не въ такой степени, какъ производство западныхъ губерній, и онъ пока не въ состояніи еще дать значительнаго колнчества для вывоза.

Небольшіе запасы хлѣба и другихъ сельскохозяйственныхъ произведеній отправляются чаще всего на плотахъ внизъ по теченію, или же на грубыхъ баржахъ, которыя по прибытіи на мѣсто, распродаются на дрова. Впрочемъ, въ послѣдніе годы буксирные пароходы овладѣли уже и этими грузами; ихъ однако набирается не болѣе 1.000.000 пудовъ въ годъ.

Нынѣ желѣзная дорога доставила возможность Минусинскому округу принять участіе въ доставкѣ хлѣба въ Иркутскую губернію; товаръ перевозится водою до Красноярска; тутъ производится перегрузка.

Въ 1898 году станціи Красноярска и Енисея [1] получили водою и отправили далѣе по желѣзной дорогѣ 242.826 пудовъ хлѣба въ зернѣ и мукою; эта цифра оказалась нѣсколько значительнѣе въ 1899 году (246.256 пудовъ).

Дальнѣйшія статьи грузовъ слѣдующія: сырыя кожи, шерсть, мыло, водка, чугунныя издѣлія Абаканскаго завода и проч.

По желѣзной дорогѣ къ Енисею подвозятъ чай, сахаръ и фабричныя издѣлія; съ нижняго теченія Енисея для Минусинскаго округа и желѣзной дороги везутъ рыбу и мѣха.

Цѣны за провозъ кладей по Енисею чрезвычайно различны; однако, въ среднемъ платятъ 10 копеекъ съ пуда за провозъ хлѣба изъ Минусинска въ Енисейскъ; при провозѣ кладей вверхъ по теченію платятъ по 30 копеекъ за пудъ и дороже.

Паровое судоходство по Енисею только что начало свою дѣятельность. Въ 1881 году по этой рѣкѣ плавалъ лишь одинъ пароходъ; въ 1890 году здѣсь уже плавало 6 пароходовъ и 30 легкихъ баржей. Въ настоящее время составъ судовъ на Енисеѣ насчитываетъ до сотни баржей и 37 пароходовъ (изъ нихъ 9 принадлежатъ управленію министерства путей сообщенія). Пароходы эти обыкновенно совершаютъ рейсы между Енисейскомъ, Красноярскомъ и Минусинскомъ; только нѣкоторые изъ нихъ ходятъ между Енисейскомъ и устьемъ Енисея. Изъ вышеуказаннаго числа пароходовъ 4 (въ 150 лошадиныхъ силъ) довольно хорошо устроены для провоза пассажировъ и снабжены извѣстными

[1] Не слѣдуетъ смѣшивать станцію „Енисей“, лежащую противъ Красноярска на правомъ берегу р. Енисея, съ городомъ Енисейскомъ, расположеннымъ на той же рѣкѣ, но на 234 версты сѣвернѣе.

удобствами. Но общій недостатокъ всѣхъ пароходныхъ предпріятій Енисея — полное отсутствіе правильности въ тарифахъ и распредѣленіи рейсовъ; этотъ недостатокъ вызывается немногочисленностью берегового населенія и неправильнымъ поступленіемъ кладей.

Пароходство страдаетъ здѣсь отсутствіемъ мѣръ, которыя могли бы его нѣсколько обезопасить. Нѣтъ ни вѣхъ, ни бакеновъ, которыми могли бы руководиться пароходы. Вслѣдствіе этого съ наступленіемъ ночи, пароходы становятся на якорь изъ опасенія несчастныхъ случаевъ и остаются въ бездѣйствіи въ теченіе нѣсколькихъ часовъ; это обходится имъ недешево, такъ какъ замедляетъ рейсы. Рѣдкій годъ обходится безъ того, чтобы одинъ или нѣсколько пароходовъ не потерпѣли крушенія на Козачинскомъ порогѣ, о которомъ мы уже говорили. Почему не уничтожаютъ этого порога? Не хватаетъ ли здѣсь почина отдѣльнаго лица, или общаго единодушія? Не нашлось ни у кого той незначительной суммы, которой было бы совершенно достаточно, чтобы покончить разъ навсегда съ этимъ порогомъ. Можно пожалѣть, что здѣсь нѣтъ гавани для зимовки, хотя бы самаго первобытнаго устройства, особенно въ Краспоярскѣ, т. е. на мѣстѣ обыкновенной стоянки пароходовъ. На зиму пароходы прикрѣпляются здѣсь къ береговымъ столбамъ и, во избѣжаніе напора льда во время ледохода, особенно сильнаго на Енисеѣ, обносятся очень дорого обходящимися предохранительными сооруженіями.

Затѣмъ, енисейскія пристани, а также станціи перегрузки Красноярскъ и Енисей — не имѣютъ никакихъ механическихъ приспособленій для пагрузки и выгрузки товаровъ; кромѣ того, въ Красноярскѣ, такъ же какъ и въ Омскѣ, станція желѣзной дороги отстоитъ очень далеко отъ пристани.

Судоходство по Енисею ожидаетъ, однако, прекрасное будущее. Минусинскій округъ только-что начинаетъ экономически развиваться; хотя временный упадокъ значенія золотоноснаго Енисейскаго округа отнялъ у судоходства часть его грузовъ, зато товарное движеніе теперь оживленнѣе на верхнемъ теченіи Енисея, между Минусинскомъ и Красноярскомъ. Енисей судоходенъ почти на всемъ своемъ протяженіи.

Главные пароходовладѣльцы на Енисеѣ слѣдующіе:

Гадаловъ, Черепановъ, Сибиряковъ, Шарыповъ и др. — всѣ изъ Красноярска или Енисейска.

Ангара. Байкальское озеро. Селенга. — Здѣсь

пароходство сосредоточено исключительно въ рукахъ кяхтинскаго купца Нѣмчинова.

По Ангарѣ пароходы ходятъ только между истокомъ этой рѣки отъ Лиственичной на Байкальскомъ озерѣ и Коноваловымъ, т. е. на разстояніи приблизительно 215 верстъ. Товарное движеніе имѣетъ здѣсь лишь мѣстное значеніе. Пароходы привозятъ чай и фабричныя издѣлія въ рѣдко стоящія по берегамъ рѣки до Балаганска и далѣе до Братскаго Острога деревни. По Ангарѣ товары привозятъ въ мѣстности, орошаемыя Леною и ея притоками.

Самою важною кладью по Байкальскому озеру и Селенгѣ служитъ чай, привозимый изъ Кяхты; его нагружаютъ въ Болутѣ, потомъ онъ идетъ по Селенгѣ до того мѣста, гдѣ она впадаетъ въ Байкальское озеро; отсюда чай перевозится черезъ озеро и далѣе по Ангарѣ отправляется въ Иркутскъ.

Самые оживленные рейсы на Байкалѣ производятся по линіи, соединяющей станцію желѣзной дороги Мысовая съ Лиственичной, — пунктомъ, гдѣ Ангара выходитъ изъ Байкальскаго озера: по этой линіи прямого сообщенія везутъ и пассажировъ и товары изъ Западной Сибири въ Восточную, изъ Европейской Россіи въ Владивостокъ, изъ Иркутска въ Пекинъ и обратно. Здѣсь ходятъ два парохода-ледокола управленія Сибирской дороги, а въ случаѣ надобности еще нѣсколько пароходовъ Нѣмчинова.

Остальныя линіи рейсовъ по Байкальскому озеру, особенно линія, идущая отъ Лиственичной къ сѣверной оконечности озера, имѣютъ лишь очень ограниченное товарное движеніе. На всѣхъ этихъ линіяхъ цѣны провоза зависятъ почти всецѣло отъ усмотрѣнія судохозяина, и регулируются лишь соперничествомъ сухопутныхъ дорогъ. Въ среднемъ, эти цѣны въ 15 — 20 разъ дороже цѣнъ, какія существуютъ въ Западной Сибири. Рабочіе здѣсь дороже, а товарное движеніе менѣе значительно; однако, нельзя не найти эти цѣны слишкомъ высокими. Какъ только по линіи Лиственичная-Мысовая стали ходить казенные ледоколы, такъ Нѣмчиновъ принужденъ былъ уменьшить на половину свои цѣны за переѣздъ по этой линіи; однако, онъ воленъ назначать какіе ему угодно тарифы на другихъ линіяхъ.

Часть грузовъ по Байкальскому озеру перевозится зимою не безъ затрудненій по льду озера.

Когда будетъ оконченъ участокъ желѣзной дороги Иркутскъ-Мысовая, который будетъ огибать южный берегъ Байкальскаго

озера, навигація по этому озеру утратитъ свой транзитный характеръ: съ 1902 года маньчжурская желѣзная дорога отвлечетъ чай отъ монгольскаго пути; тогда навигаціи по Байкальскому озеру придется усилить свою дѣятельность, пользуясь развитіемъ мѣстныхъ сношеній.

Пароходство на Ленѣ развито довольно значительно, такъ какъ въ бассейнѣ Витима и Олекмы, ея правыхъ притоковъ, лежатъ золотыя розсыпи. Важнѣйшія компаніи, разрабатывающія эти розсыпи, владѣютъ своими собственными пароходами для провоза рабочихъ и ихъ продовольствія. Кромѣ того, есть два частныхъ предпріятія (Глотовъ, Сибиряковъ и Базановъ); эти пароходовладѣльцы содержатъ пароходы для общихъ рейсовъ; они занимаются перевозкой пассажировъ и товаровъ; пароходы отличаются неправильностью рейсовъ и дороговизной.

Мы не даемъ здѣсь очерка Восточной Сибири (Амурскаго бассейна), а потому и не будемъ останавливаться на судоходствѣ по Шилкѣ, Амуру и Уссури.

Сѣверный морской путь.

Западная и Средняя Сибирь, внѣшнія сношенія которой чрезъ Тюмень мы уже изучали (о сообщеніи ея съ Европейской Россіей посредствомъ желѣзныхъ дорогъ мы будемъ говорить далѣе), имѣетъ, казалось бы, другіе еще выходы, именно устья ея рѣкъ — Оби и Енисея. Эти рѣки впадаютъ въ Карское море, которое сообщается съ Сѣвернымъ океаномъ посредствомъ проливовъ Югорскаго, Карскихъ Воротъ и Маточкина Шара.

Господство русскихъ по берегамъ Сѣвернаго океана и Карскаго моря распространилось еще съ XVII вѣка; въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ появились тогда иностранные купцы, которые и установили обмѣнъ товаровъ съ инородцами и русскими.

Опасаясь вторженія иностранцевъ въ эту страну, тобольскій воевода въ 1620 году запретилъ своимъ казакамъ и инородцамъ поддерживать торговыя сношенія съ чужеземцами. Сѣверный морской путь былъ забытъ. Нѣсколько экспедицій послѣдней половины XIX-го столѣтія (Іоганнсенъ въ 1860 г., Виггинсъ въ 1874 г., Норденшельдъ въ 1875—1876 гг.) вновь обратили общественное вниманіе на Сѣверный морской путь.

Съ 1877 до 1886 года пытались проникнуть этимъ путемъ изъ Европы въ Сибирь всего 34 судна. Но вслѣдствіе незнанія

особенныхъ условій полярнаго плаванія и вслѣдствіе затрудненій, возникающихъ въ незнакомомъ морѣ вдоль неизслѣдованныхъ береговъ, только 14 судовъ прибыли благополучно къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ. Съ 1887 до 1896 года болѣе опытнымъ капитанамъ удавалось почти безпрепятственно проводить свои суда въ Сибирь. Изъ 38 судовъ, отправившихся изъ Европы, 35 прошли Карское море и выгрузили свой грузъ при Обской или Енисейской губѣ; въ обмѣнъ они брали грузъ хлѣба или другихъ сибирскихъ товаровъ и благополучно возвращались въ Европу[1]. Приведемъ для примѣра пароходъ „Штирненъ“, который дошелъ даже до Енисейска въ 1894 году.

1896-й, 97-й и 98-й годы оказались особенно благопріятными; всѣ пароходы, отправленные изъ Англіи компаніей Лейборнъ Поппамъ, достигли Обской и Енисейской губы и возвратились въ Европу съ обратными грузами сибирскаго сырья[2].

Въ 1896 г., напримѣръ, 9 судовъ, съ осадкою въ 12—16 футовъ, достигли Сибири; изъ нихъ 5 судовъ — чрезъ Енисейскую губу, а 4 — чрезъ Обскую; въ бухту Находка они вошли къ концу августа. Тамъ они и передали свои грузы (218.000 пудовъ), эти грузы состояли изъ чаю (110.000 пудовъ), кромѣ того, изъ листового желѣза, чугуна, резины, консервовъ, рыбы и проч. Обратно они приняли грузъ пшеницы и овса (170.000 пудовъ). Перегрузка продолжалась до 11 сентября. Тогда англійскіе пароходы покинули Находку и черезъ 10 дней прибыли въ Вардё, лежащій на норвежскомъ берегу; баржи же повезли свои грузы въ Тобольскъ, Томскъ и Тюмень.

Въ 1898 г. въ Находку прибыло 4 парохода съ грузомъ въ 315.000 пудовъ (чай, листовое и другое желѣзо, машины, бѣлая резина, рисъ и другія); они вывезли изъ Сибири 213.000 пудовъ хлѣба и приблизительно 15.000 пудовъ другихъ това-

---

[1] Почти всѣми экпедиціями этой компаніи руководилъ капитанъ Виггинсъ. См. историческій очеркъ Шокальскаго: „Морской путь въ Сибирь“. С.-Петербургъ, 1893.

[2] Успѣхъ этихъ переѣздовъ значительно обусловливается гидрографическими экспедиціями Добротворскаго и полковника Вилькицкаго (1893—1896 гг.); эти изслѣдователи опредѣлили глубину Обской и Енисейской губы, сдѣлали съемку береговъ и исправили неточныя морскія карты, которыми довольствовались ранѣе. Около этого времени открыли Гольчиху въ Енисейской губѣ; а въ 1897 году капитанъ Сергѣевъ открылъ за 40—50 верстъ отъ устья Оби бухту Находка, представляющую безопасное убѣжище для рѣчныхъ пароходовъ.

ровъ: лѣсу, конопли, жмыховъ, волосу, шерсти, роговъ, кожъ и прочее.

Эти торговыя сношенія облегчались пониженіемъ мѣстныхъ таможенныхъ пошлинъ и, повидимому, должны были упрочиться; можно было, слѣдовательно, ожидать, что по этому пути установятся правильные рейсы къ великой выгодѣ для Сибири; къ сожалѣнію, въ 1899 г. экспедиція компаніи Поппамъ [1], состоявшая изъ пяти судовъ, подверглась серьезной неудачѣ. Съ августа эти суда пытались, но напрасно, пройти чрезъ Югорскій проливъ; ни одному судну не удалось проникнуть въ Карское море; одно судно натолкнулось на подводную скалу и потонуло вмѣстѣ со своимъ грузомъ; другія суда также подверглись серьезнымъ аваріямъ. Подъ вліяніемъ этой неудачи, а также и неблагопріятной перемѣны въ таможенной политикѣ, торговый домъ Поппамъ рѣшилъ не фрахтовать болѣе судовъ съ назначеніемъ въ Сибирь и ликвидировать свои дѣла въ этой странѣ. Въ 1900 г. чрезъ сѣверный морской путь не производилось уже ни ввоза, ни вывоза [2].

---

[1] Компанія Лейборно Поппамъ, позже компанія Поппамъ и Виллетъ, почти что одна поставила суда для этихъ экспедицій.

[2] Въ знакъ уваженія къ автору, г. Оланьону, мы дословно переводимъ текстъ какъ этой главы, такъ и послѣдующихъ, озаглавленныхъ: „Ввозъ по сѣверному морскому пути“ и „Таможенная пошлина по отношенію къ сѣверному морскому пути“, но мы должны признать, что относительно этого вопроса г. Оланьонъ былъ введенъ въ заблужденіе и считаемъ долгомъ возстановить правду.

Русское правительство, всегда готовое оказать поддержку торговлѣ, по усиленнымъ ходатайствамъ сибирскихъ и другихъ купцовъ, что будто бы для установленія въ широкихъ размѣрахъ вывоза сибирскаго сырья морскимъ путемъ чрезъ Карское море, необходимо допустить безпошлинный привозъ этимъ путемъ иностранной мануфактуры, разрѣшило таковой ввозъ, но съ весьма понятными оговорками: такъ чай допускался только кирпичный, а не байховый, и притомъ всѣ товары, привезенные этимъ путемъ изъ-за границы, отнюдь не должны были проникать въ Европейскую Россію, а быть потребляемы Сибирью.

Нигдѣ, ни въ Карскомъ морѣ, ни въ устьяхъ рѣкъ Оби и Енисея нѣтъ таможенъ, притомъ ширина устьевъ этихъ рѣкъ, доходящая до пятидесяти верстъ, представляетъ полную возможность провезти какой угодно товаръ, избѣгнувъ правительственнаго надзора. Замыслившимъ эту аферу лицамъ нужно было только принципіальное разрѣшеніе правительства, чтобы чѣмъ-нибудь мотивировать появленіе въ Сибири иностранныхъ товаровъ.

Злоупотребленія въ ущербъ казны не замедлили начаться.

Привезенные чрезъ Карское море безпошлинные товары появи-

При какихъ же условіяхъ производится плаваніе по Сѣверному океану до устьевъ сибирскихъ рѣкъ?

Затрудненіе заключается въ томъ, какъ пройти судамъ по проливамъ Новой Земли — Югорскому, Карскимъ Воротамъ, Маточкину Шару. Здѣсь скопляется сплошной ледъ, прибиваемый сюда теченіями и вѣтрами, дующими съ сѣвера или сѣверовостока. Для прохода обыкновенно избираютъ Югорскій проливъ. Этотъ проливъ освобождается отъ плавучихъ льдовъ къ половинѣ августа, но случается (повидимому, это случается періодически, хотя и чрезъ долгіе промежутки времени), что льды загромождаютъ этотъ проходъ до сентября [1]. Несчастный 1899 г. служитъ тому примѣромъ. По разсказамъ туземныхъ жителей, Карское море было еще затянуто льдомъ въ августѣ 1899 г. и стало доступнымъ лишь въ сентябрѣ. Суда отправляются изъ Вардё, лежащаго на сѣверномъ берегу Норвегіи; здѣсь они запасаются каменнымъ углемъ на путешествіе туда и обратно; они могли бы такъ отпра-

---

лись въ Европейской Россіи, — партія перца была конфискована въ Москвѣ. Когда во время Нижегородской ярмарки 1899 года было получено извѣстіе, что одинъ изъ Поппамскихъ пароходовъ, везшій будто бы кирпичный чай, погибъ въ Карскомъ морѣ, цѣна на черные и байховые чаи немедленно значительно поднялась.

Для предупрежденія проникновенія безпошлинныхъ товаровъ въ Европейскую Россію, министерство финансовъ должно было прибѣгнуть къ мѣрѣ, еще никогда не существовавшей, именно къ учрежденію таможенъ внутри имперіи: въ Тюмени, Челябинскѣ и друг. пунктахъ.

Убѣдившись въ недобросовѣстности лицъ, ведшихъ торговлю чрезъ Карское море, правительство немедленно приняло мѣры къ закрытію этого пути въ 1900 г., чѣмъ и объясняется, что съ 1900 г. Поппамы и другіе совершенно прекратили дальнѣйшія свои попытки, и торговыя экспедиціи уже не посылаются туда.

Но если бы даже не существовало явныхъ злоупотребленій, то и тогда обмѣнъ товаровъ, какъ онъ практиковался, могъ бы только вести къ разоренію Сибирскаго народонаселенія.

Приведемъ два примѣра.

Въ 1897 году чрезъ Карское море одной компаніей было ввезено 110.000 пудовъ чая: если бы этотъ чай разошелся въ Сибири, то, полагая его продажную цѣну въ 50 коп. за фунтъ, сибиряки уплатили бы 2.200,000 рублей, — взамѣнъ чая они продали бы иностранцамъ 110.000 пуд. пшеницы по 45 к. за пудъ, т. е. получили бы 49.500 руб.

Одна изъ компаній безпошлинно ввезла Карскимъ моремъ 642 пуда пенснэ и очковъ, — если все это, кажется, громадное количество нашло бы потребителей въ Сибири, то за этотъ товаръ было уплочено сколько? Думаемъ, что и самый опытный оптикъ за-

виться изъ Екатерининскаго порта (новый портъ сѣверной Россіи на Мурманскомъ берегу). Достигнувъ острова Новой Земли, нѣсколько сѣвернѣе Югорскаго пролива, они плывутъ вдоль его берега, проходятъ его и затѣмъ идутъ вдоль берега Сибири по широкому каналу, простирающемуся между сплошнымъ льдомъ и сушею. Суда причаливаютъ къ Бѣлому острову, откуда они отправляются въ Обскую губу до Находки или же въ Енисейскую губу до Брюховскихъ острововъ (Гольчиха). Итакъ они совершаютъ каботажное плаваніе въ нѣсколько тысячъ верстъ вдоль мало извѣстныхъ пустынныхъ, негостепріимныхъ береговъ, часто покрытыхъ туманомъ, гдѣ нѣтъ ни маяковъ, ни какого-либо убѣжища на случай бури или аваріи.

Бухта Находка очень обширна и окружена довольно высокими холмами; она представляетъ превосходное убѣжище для рѣчныхъ пароходовъ и для легкихъ баржей; но отлогіе скаты ея береговъ обусловливаютъ ея незначительную глубину. Ея фарватеръ, мало извѣстный, вездѣ имѣетъ такой уровень воды, что въ него могутъ

труднится сразу опредѣлить цѣну за пудъ очковъ и пенснэ, но если эту цѣну опредѣлить даже въ 50 руб. за пудъ, то сибиряки израсходовали 32.100 руб., а получили бы за одинаковый вѣсъ проданной иностранцамъ пшеницы 288 р. 90 к.

Не думаемъ, что такая торговля могла-бы обогатить только что пробуждающійся край; при равенствѣ количества вывознаго и ввознаго въ Сибирь груза, Сибирь всегда будетъ въ ущербѣ, такъ какъ изъ Сибири преимущественно можетъ вывозиться дешевое сырье, — ввозиться же въ нее можетъ только цѣнный грузъ, какъ-то: машины, разнаго рода товары, которые потребуются для имѣющей зародиться въ Сибири мануфактурной промышленности.

Когда откроется раціональный соединительный между Европой и Сибирью Обь-Иртышскій торговый путь, то съ увѣренностью можно сказать, что равновѣсіе въ торговомъ обмѣнѣ будетъ вполнѣ соблюдено, но отнюдь не въ количественномъ отношеніи, а лишь въ отношеніи стоимости, такъ какъ изъ Сибири пойдутъ десятки милліоновъ пудовъ дешеваго сырья, а въ нее будетъ ввозиться и притомъ съ оплатой пошлины, въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ законъ не допускаетъ безпошлинный ввозъ, одинъ или полутора милліона дорого стоющихъ предметовъ заграничнаго производства.

[1] Въ 1904 году пароходъ „Пахтусовъ“ подъ начальствомъ полковника Ѳ. К. Дриженко могъ пройти въ Карское море лишь 3-го августа и при возвращеніи оттуда 20-го августа у „Пахтусова“ были помяты листы желѣзной обшивки и ослабились заклепки въ носовой части — слѣдовательно въ этомъ году проходъ въ Карское море былъ возможенъ лишь впродолженіи 17 сутокъ.

Примѣчаніе къ рус. изд.

входить суда съ осадкою приблизительно на 11 четвертей; но мѣстами уровень воды составляетъ не болѣе 12 футовъ. Морскія суда должны выгружать часть своего груза, прежде чѣмъ войти въ бухту. Эта перегрузка производится въ открытомъ морѣ верстъ за семь отъ бухты.

Рѣчные пароходы, спускающіеся по Оби отъ Самарова, не встрѣчаютъ никакихъ особенныхъ затрудненій. Только сильные вѣтры, дующіе на рѣкѣ, имѣющей нѣсколько верстъ въ ширину, и превращающіеся иногда въ настоящія бури, затрудняютъ эти небольшіе пароходы, въ особенности на ихъ конечномъ пути отъ устья Оби до Находки и во время перегрузки въ открытомъ морѣ.

Но такъ какъ рѣчные пароходы должны покинуть бухту самое позднее 24 сентября, чтобы достигнуть Тюмени или Томска прежде, чѣмъ Обь покроется льдомъ, то перегрузка должна производиться не болѣе какъ въ теченіе одного мѣсяца приблизительно, если морскія суда не прибыли ранѣе 24 августа. Эта перегрузка часто прерывается вѣтрами, которые принуждаютъ маленькіе рѣчные пароходы поспѣшно бѣжать въ свое убѣжище, — въ бухту Находку. Перегрузка производится ручнымъ способомъ англійскими и сибирскими матросами. Дѣйствительно, мы находимся тутъ въ пустынной странѣ, и пароходы могутъ расчитывать лишь на свои собственныя средства.

Изъ Англіи въ Находку путешествіе продолжается приблизительно двѣ недѣли; слѣдовательно, сюда и обратно можно совершить лишь одно такое путешествіе въ годъ.

Отсутствіе всякихъ телеграфныхъ сообщеній сѣвернѣе Тобольска значительно затруднятъ сношенія, уже и безъ того трудныя между Европой и сѣверной Сибирью. Только изъ Тобольска сибирскіе и англійскіе судохозяева могутъ телеграммой назначить другъ другу опредѣленное время для свиданія въ Находкѣ; пріѣхавшіе ранѣе уже не поджидаютъ другихъ.

Извѣстная задержка на ходу сибирской флотиліи или морской экспедиціи вызываетъ иногда полную неудачу. Прибывшіе первыми ожидаютъ другихъ въ Находкѣ въ теченіе условленнаго срока; потомъ, опасаясь того, что несчастный случай отнялъ у нихъ кліентовъ возможность достигнуть Находки, они отправлялись обратно; но черезъ нѣсколько дней появлялись опоздавшіе; они изумлялись, что никого не нашли въ Находкѣ, и везли обратно свои товары, которые имъ некуда было выгрузить вслѣдствіе отсутствія

подходящаго убѣжища. Итакъ, объ экспедиціи, одна изъ Англіи, другая изъ Сибири, совершались тогда напрасно[1].

Сравненіе вывозныхъ путей. Въ чемъ же заключаются преимущества Обь-Иртышскаго торговаго пути при посредствѣ Обской желѣзной дороги для сибирскихъ продуктовъ и ввоза?

Этотъ путь самый выгодный изъ всѣхъ путей, могущихъ соединить Сибирь съ европейскими государствами.

Возьмемъ для примѣра пшеницу и сравнимъ расходы по перевозкѣ ея до Лондона по разнымъ вывознымъ путямъ.

Сравнительная стоимость провоза одного пуда пшеницы отъ ст. Обь-Кривощеково до Лондона

(цѣны въ кредитн. копѣйкахъ).

	Чрезъ Челябинскъ-Котласъ-Архангельскъ.	Чрезъ Челябинскъ и Петербургъ.	Чрезъ Челябинскъ и Ригу.	По Обь-Иртышскому торговому пути.
Рѣчн. доставка	3,50[1]			
Желѣзным. дорогами	35,50[2]	52,50[3]	54,02[4]	11,55
Моремъ до Лондона	10,00	10,00	10,00	10,00
Страхов. и накладные расходы	4,74	4,74	4,74	4,74
Стоимость доставки одного пуда . . .	53,74	67,24	68,96	26,29[5]

Примѣчанія: [1]) Отъ ст. Котласъ внизъ по Сѣверной Двинѣ до Архангельска 1000 верстъ. [2]) Дифференціальный тарифъ безъ перелома въ Челябинскѣ 2840 в. [3]) Тоже съ переломомъ въ Челябинскѣ 3870 в. [4]) Тоже съ переломомъ въ Челябинскѣ 4132 в. [5]) См. расчетъ Обь-Иртышскаго торговаго пути ниже.

[1] Все вышесказанное въ настоящее время не существуетъ; съ тѣхъ поръ какъ льготный безпошлинный провозъ нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ, породившій крупныя злоупотребленія, былъ закрытъ, ни одно англійское судно даже не пыталось, какъ бывало впродолженіи нѣсколькихъ лѣтъ, проникнуть въ Карское море. Только контрабанда, а не честная торговля могла оплачивать труды смѣлыхъ контрабандистовъ.

Примѣчаніе къ рус. изд.

Отъ Барнаула до Лондона за провозъ пшеницы по морскому пути фрахтъ лишь около 27 коп. съ пуда, включая сюда и страховку. Итакъ, сѣверный морской путь составляетъ разницу въ цѣнѣ провоза до 30 коп. съ пуда, что составитъ, конечно, громадное сбереженіе для торговцевъ.

Установленіе правильныхъ рейсовъ между Сибирью и Европой по сѣверному морскому пути чрезвычайно благопріятствовало бы развитію экспорта сибирскихъ продуктовъ, а слѣдовательно и самому производству ихъ на мѣстѣ. Въ настоящее время Сибирь можетъ посылать избытки своего урожая съ Алтая и изъ областей Иртыша по недавно открытому желѣзнодорожному пути, самому выгодному изъ существующихъ, т.-е. по направленію Тюмень Котласъ —Архангельскъ, лишь въ то время, когда зерновой хлѣбъ котируется на рынкахъ потребленія по возвышенной цѣнѣ. За послѣднее десятилѣтіе средняя цѣна хлѣба въ Лондонѣ составляла 85 копѣекъ пудъ. Вычитая изъ этой цѣны стоимость фрахта до Лондона, т.-е. 54 копѣйки, получимъ, что земледѣльцу Барнаула останется изъ указанной выше суммы лишь 31 копѣйка. Но изъ нихъ слѣдуетъ еще вычесть разные расходы, какъ-то: стоимость подвозки отъ амбара до набережной Барнаула, проценты на затраченныя деньги за шесть-восемь мѣсяцевъ, починку ветхихъ кулей, коммиссіонные расходы, прибыли торговыхъ посредниковъ и проч. и проч.

Такимъ образомъ, несмотря на то, что хлѣбъ воздѣлывается въ Сибири самымъ экономическимъ способомъ, земледѣлецъ, получающій такую скудную плату за свой трудъ, волей-неволей принужденъ уменьшать свое производство, ограничиваясь посѣвомъ лишь того, что ему нужно для личнаго потребленія. Только при высокихъ цѣнахъ, существовавшихъ за границей въ 1898 году, прорвалась эта плотина, и сибирскій зерновой хлѣбъ появился въ изобиліи на рынкахъ Европы. Этому благопріятствовало также то обстоятельство, что для него открылся новый удобный путь чрезъ Уралъ, вслѣдствіе постройки желѣзной дороги отъ Перми и на Тюмень. Открывшійся громадный сбытъ вызвало усиленіе производства.

Въ настоящее время цѣны на хлѣбъ на европейскихъ рынкахъ стоятъ довольно высокія, — приблизительно около 1 рубля 5 копѣекъ за пудъ въ Лондонѣ, однако, уже не столь выгодныя, какъ въ 1898 году. За вычетомъ всѣхъ расходовъ, они оставляютъ сибирскому крестьянину лишь 35 — 40 копѣекъ за

пудъ. Само собою разумѣется, что такія цѣны не дозволяютъ сибиряку очень-то усиливать свое производство.

Пользуясь сѣвернымъ морскимъ путемъ, сибирскій зерновой хлѣбъ могъ бы появляться за границей и въ такіе годы, когда цѣна на хлѣбъ стоитъ низкая. Въ самомъ дѣлѣ, предположимъ, что цѣна зернового хлѣба въ Лондонѣ понизится до 81 копѣйки за пудъ; при такихъ условіяхъ для барнаульскаго крестьянина останется еще 45 копѣекъ, что представляетъ достаточное вознагражденіе за трудъ и земледѣльцу и торговому посреднику. Въ тѣ періоды, когда на зерновой хлѣбъ за границей стоятъ среднія или возвышенныя цѣны, сибирскій производитель получитъ около 18 копѣекъ на пудъ болѣе, если онъ отправитъ свой хлѣбъ сѣвернымъ морскимъ путемъ.

Значительный приливъ русскихъ переселенцевъ, занимающихся лишь посѣвомъ все того же хлѣба, вызвалъ быстрое развитіе его производства въ Сибири. Желательно, однако, чтобы это постоянно возрастающее производство не понизило и безъ того уже теперь низкія цѣны на хлѣбъ, а при помощи установленія болѣе выгодныхъ и быстрыхъ путей сообщенія для его вывоза содѣйствовало бы обогащенію страны. Обь - Иртышскій торговый путь представляетъ именно одинъ изъ такихъ путей. Но путь этотъ еще недостаточно изслѣдованъ. Если по нему будетъ производиться движеніе одновременно съ движеніемъ по другимъ болѣе дорогимъ путямъ, открытымъ впродолженіе всего года, то онъ можетъ оказать большія услуги сибирскому производству.

По пути чрезъ Енисей сибирскіе продукты вывозились въ очень незначительныхъ количествахъ, именно, вывозился этимъ путемъ зерновой хлѣбъ изъ Минусинскаго уѣзда. Продукты, производимые этой мало населенной областью, потребляются населеніемъ бассейна средняго теченія рѣки Енисея, а также Иркутской губерніи. Область эта пока еще не можетъ дать значительнаго количества продуктовъ для вывоза.

Желѣзнодорожные пути.

Сибирская желѣзная дорога. — Еще около 1860 года въ правительственныхъ сферахъ стали сознавать необходимость соединенія Европейской Россіи желѣзнодорожнымъ путемъ съ ея азіатскими владѣніями.

Въ 1875 году былъ принятъ проектъ желѣзнодорожнаго пути до Уфы и Челябинска. Этотъ проектъ, неоднократно подвергавшійся исправленію по разнымъ причинамъ, не былъ, однако, выполненъ. Только въ 1890 году окончательно остановились на проектѣ, осуществленіе котораго представляетъ существующій нынѣ путь, прорѣзывающій всю Сибирь по направленію отъ запада на востокъ, отъ Челябинска до Срѣтенска, т. е. отъ Урала до амурскаго бассейна, причемъ рѣка Амуръ соединяется съ Владивостокомъ уссурійскимъ участкомъ Хабаровскъ — Владивостокъ. Между тѣмъ въ 1877 году была построена Самаро-Оренбургская линія, соединившая Европейскую Россію съ плодородными степями, разстилающимися вокругъ Южнаго Урала. Уральская линія (Пермь — Екатеринбургъ) продолжена была до Тюмени. Такимъ образомъ, было осуществлено соединеніе бассейновъ Оби и Иртыша съ бассейнами Камы и Волги.

Въ 1898 году открыта была Самаро-Уфимская линія, а въ 1890 — вѣтвь, служащая продолженіемъ этой линіи и идущая чрезъ Уралъ на Златоустъ до Челябинска.

Такимъ образомъ, Сибирская дорога была соединена съ остальными русскими желѣзнодорожными путями. По избранному начертанію Сибирская желѣзная дорога проходитъ черезъ Челябинскъ, Курганъ и Петропавловскъ; слѣдовательно, она проходитъ по плодородному поясу Западной Сибири; около Омска она переходитъ черезъ Иртышъ, потомъ идетъ по Барабинской степи и при небольшой деревнѣ Кривощеково опять доходитъ до Оби, оставивъ въ сторонѣ Томскъ, лежащій сѣвернѣе (туда проведена вѣтка приблизительно въ 85 верстъ длиною). Сибирская желѣзная дорога проходитъ по земледѣльческой области съ городами Маріинскомъ и Ачинскомъ, переходитъ около Красноярска черезъ Енисей, потомъ, слегка изгибаясь къ югу, достигаетъ Иркутска и Листвичной, на западномъ берегу Байкальскаго озера. Отъ станціи Мысовая, лежащей на берегу того же озера, желѣзнодорожный путь идетъ чрезъ Забайкальскую область, и конечнымъ пунктомъ его служитъ Срѣтенскъ на рѣкѣ Шилкѣ, которая, сливаясь съ Аргунью, образуетъ Амуръ. Первоначально желѣзнодорожную линію намѣревались продолжить вдоль Амура до Хабаровска, но проведеніе ея черезъ Хингапъ представляло столь серьезныя техническія затрудненія, что отъ этого проекта отказались и рѣшили въ видѣ продолженія Сибирской линіи построить Маньчжурскую желѣзную дорогу, которая, исходя изъ Кайдалова, въ Забайкальской области,

доходитъ до Владивостока и Портъ-Артура. Однако, въ отношеніи сооруженія Уссурійскаго участка было рѣшено придерживаться проекта; рѣшено было также соединить Сибирскую желѣзную дорогу съ Уральской линіей, идущей изъ Екатеринбурга въ Челябинскъ. Работы по сооруженію сибирской желѣзной дороги производились подъ руководствомъ спеціальнаго „Комитета Сибирской желѣзной дороги"; этому же комитету поручено было принять необходимыя мѣры для заселенія и экономическаго развитія Сибири. Постройка дороги началась производиться одновременно съ нѣсколькихъ участковъ, и въ 1896 году уже были готовы участки Екатеринбургъ-Челябинскъ и Челябинскъ-Кривощеково. Въ 1897 году была сооружена Уссурійская желѣзная дорога. Въ 1898 — 1899 гг. настала очередь сооруженія вѣтви въ Томскъ, а также центральной желѣзнодорожной линіи (отъ Кривощекова до Байкальскаго озера). Наконецъ, въ 1900 году сооружены были забайкальская желѣзнодорожная линія и сибирскіе участки Маньчжурской.[1]

Чрезъ десять лѣтъ, послѣ принятія окончательнаго проекта, вся линія была уже построена; и это несмотря на всѣ тѣ препятствія и затрудненія, которыя представляли для дѣла сооруженія громадность разстояній и продолжительность и суровость сибирскихъ зимъ.

Сооруженіе Сибирской желѣзной дороги вызвано было главнымъ образомъ государственными и стратегическими требованіями. При сооруженіи ея старались держаться бережливости и пытались построить ее какъ можно скорѣе. Потому всѣ данныя по постройкѣ ея скромны. Это линія одноколейная (ширина пути — нормальная въ Россіи). Пункты разъѣздовъ отстоятъ очень далеко одинъ отъ другого. Сначала предполагали отправлять въ каждомъ направленіи ежедневно лишь по три поѣзда. Самый желѣзнодорожный путь построенъ настолько непрочно, насколько это было только возможно. Рельсы вѣсятъ лишь 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ; слѣдовательно, эти рельсы наполовину легче, чѣмъ рельсы, обыкновенно употребляемыя въ Европѣ. Ширина насыпи 7,5 аршина. Допущены уклоны и кривизны болѣе рѣзкія, а настилка изъ щебня менѣе толстая, нежели на желѣзнодорожныхъ линіяхъ въ Европейской Россіи. Незначительные мосты — деревянные; станціи

[1] Въ 1904 году почти окончена сооруженіемъ Кругобайкальская жел. дорога. *Примѣчаніе къ рус. изд.*

представляютъ также скромныя деревянныя зданія, не отличающіяся ни комфортомъ, ни большими размѣрами.[1]

Для избѣжанія лишнихъ расходовъ линія проведена на довольно значительномъ разстояніи отъ всѣхъ плотно населенныхъ центровъ: Томскъ, вслѣдствіе техническихъ затрудненій, оставленъ на разстояніи почти въ 85 верстъ отъ главной желѣзнодорожной линіи; большинство значительныхъ желѣзнодорожныхъ станцій находится за нѣсколько верстъ отъ городовъ, для которыхъ они предназначены, такъ, напримѣръ, города Челябинскъ, Курганъ, Омскъ, Каинскъ расположены за 3, 5 и 12 верстъ отъ соотвѣтствующихъ имъ станцій; Иркутскъ отдѣленъ Ангарою отъ своего небольшого вокзала; а для переправы черезъ эту рѣку устроенъ длинный плавучій мостъ, который разводится въ теченіе нѣсколькихъ часовъ ежедневно. Если исключимъ постройку великолѣпныхъ металлическихъ мостовъ, перекинутыхъ черезъ большія рѣки, какъ то: Иртышъ, Обь, Енисей и черезъ нѣкоторые изъ ихъ притоковъ, то сооруженіе Сибирской желѣзной дороги нигдѣ не представляло особенныхъ техническихъ затрудненій. Эта линія рѣдко проходитъ по гористой мѣстности; западная половина той области, по которой она идетъ, разстилается въ видѣ цѣлаго ряда громадныхъ гладкихъ равнинъ, по которымъ путь на значительныхъ разстояніяхъ идетъ по прямой линіи. Даже при переходѣ черезъ Уральскія горы сумѣли избѣжать прорытія туннелей; нигдѣ не пришлось прибѣгнуть къ отчужденію частнаго недвижимаго имущества за значительное вознагражденіе. Въ виду всего этого относительная дороговизна Сибирской линіи могла бы изумить насъ, но слѣдуетъ обратить вниманіе на тотъ фактъ, что Россія соорудила ее своими собственными средствами подъ руководствомъ своихъ собственныхъ инженеровъ и употребила въ дѣло лишь сталь своихъ собственныхъ (уральскихъ) заводовъ. Сооруженіе самой линіи, за выключеніемъ подвижного состава, обошлось приблизительно въ $274\frac{1}{2}$ милліона рублей, т.-е. приблизительно въ 51,500 рублей за версту.

[1] Въ настоящее время все это измѣнено — легкіе рельсы замѣнены 24-хъ фунтовыми на значительномъ протяженіи пути; число разъѣздовъ также значительно увеличено, что допускаетъ обороты 12 паръ поѣздовъ въ сутки; вскорѣ оборотъ этотъ будетъ доведенъ до 17 паръ поѣздовъ; наконецъ недавно окончательно рѣшенъ вопросъ о немедленномъ сооруженіи второго пути Сибирской желѣзной дороги. *Примѣчаніе къ рус. изд.*

Мѣстность на южномъ берегу Байкальскаго озера представляетъ очень неправильный рельефъ, вслѣдствіе чего работы по сооруженію линіи отъ Иркутска до Мысовой, лежащей на восточномъ берегу озера, были отложены. Сооруженіе этого участка теперь только-что предпринято.[1] Пока онъ былъ неготовъ еще, приходилось обезпечить переправу товара и пассажировъ съ одного берега Байкальскаго озера на другой. Администрація желѣзной дороги съ этою цѣлью велѣла построить два паровыхъ парома - ледокола, начавшихъ свои рейсы въ 1900 году, въ тотъ самый моментъ, какъ открыто было движеніе по забайкальскому участку Мысовая — Срѣтенскъ. Первый изъ этихъ паромовъ „Байкалъ“ построенъ былъ въ Англіи и снаряженъ въ Лиственичной; наибольшая его длина 41 саж. $1^1/_2$ арш., а ширина 8 саж. 8 арш. Его межпалубное пространство очень обширно и снабжено тремя параллельными рядами рельсовъ, идущими вдоль парома; это и даетъ возможность принять на бортъ этого парома отъ 25 до 28 товарныхъ вагоновъ съ грузомъ. Помѣщенія для пассажировъ устроены на верхней палубѣ. Мореходныя качества этого парового парома, говорятъ, незавидныя. Теперь идетъ рѣчь о томъ, какъ бы значительно умалить его верхнія части, именно намѣреваются снять верхнюю палубу, чтобы придать ему болѣе устойчивости, такъ какъ за отсутствіемъ послѣдней ему приходится оставаться въ портѣ, какъ только разразится сильная буря, а бури на Байкальскомъ озерѣ свирѣпствуютъ часто. Второй паромъ „Ангара“ — меньшихъ размѣровъ; онъ не приспособленъ къ перевозкѣ вагоновъ.

Эти два парома-ледокола въ концѣ зимы 1900 г. были подвергнуты испытанію и работали такъ, что можно было надѣяться, что зимою, несмотря на громадную толщину льда, покрывающаго озеро, они будутъ совершать рейсъ отъ одного берега къ другому

---

[1] Въ началѣ Октября 1904 года Кругобайкальская жел. дорога была закончена настолько, что поѣздъ съ М. П. С. княземъ Хилковымъ прошелъ отъ ст. Лиственичной до ст. Култукъ и далѣе до Мысовой. Сооруженіе дороги кругомъ озера Байкала, вдоль берега послѣдняго, потребовало громадныхъ усилій, расходовъ денежныхъ и техническихъ знаній и представляетъ изъ себя замѣчательное проявленіе инженернаго искусства и энергіи строителей. Имѣются надежды, что, несмотря на позднее время открытія движеній по Кругобайкальской ж. д., она этою зимою будетъ дѣйствовать съ провозною способностью до 5 паръ поѣздовъ.

Примѣчаніе къ рус. изд.

въ теченіе 7 или 8 часовъ[1]. Въ теплое время года „Байкалъ“ и „Ангара“ совершаютъ рейсъ отъ Лиственичной до Мысовой и обратно впродолженіе 3—4 часовъ времени. Сооруженіе и снаряженіе этихъ двухъ паровыхъ паромовъ-ледоколовъ стоило приблизительно 4.875,000 рублей.

Коммерческіе барыши Сибирской желѣзной дороги превзошли всякія ожиданія. Въ томъ видѣ, какъ эта дорога была задумана и сооружена, она оказалась уже недостаточной, и ея провозоспособность слишкомъ ничтожною; между тѣмъ забайкальскій желѣзнодорожный путь только-что открыли для передвиженія, а маньчжурская линія еще не окончена.[2] Итакъ, Сибирская желѣзная дорога не пользуется еще международнымъ товарнымъ транзитомъ, а сначала полагали, что лишь этотъ транзитъ и придастъ коммерческое значеніе Сибирскому пути.

Съ 1897—1898 гг. замѣтили, что провозоспособность этой дороги недостаточна; между тѣмъ эта линія еще не была открыта для перевоза товаровъ даже до Иркутска. Западная часть пути, именно часть, лежащая между Челябинскомъ и Омскомъ, уже въ то время была не въ состояніи перевезти все то количество зернового хлѣба, которое ей подвозили; по цѣлымъ мѣсяцамъ станціи этого участка были завалены хлѣбными грузами; товаръ гнилъ на открытомъ воздухѣ, ожидая очереди отправки. Тысячи вагоновъ скоплялись въ Челябинскѣ и не могли идти далѣе. Желѣзнодо-

[1] Эти надежды не осуществились; въ теченіе зимы 1900—1901 гг. ни одинъ изъ этихъ паромовъ-ледоколовъ, говорятъ, не выполнилъ своего назначенія; оба они зимовали въ портѣ.

Если считать время на перегрузку, то переѣздъ съ одного берега на другой требуетъ въ самомъ дѣлѣ 9—10 часовъ и болѣе.

[2] Оставляя все изложенное авторомъ въ 1901 г. безъ перемѣнъ, необходимо, однако, имѣть въ виду, что въ 1904 году все измѣнилось, а вызванныя войною съ Японіей работы по улучшенію Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ довели ихъ пропускную способность до 15 паръ поѣздовъ въ сутки; движеніе же пассажировъ и грузовъ по этимъ дорогамъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы, извлеченной изъ свѣдѣній, опубликованныхъ управл. жел. дор. М. П. С.

Круги по движенію:

	Пасс.	Тов.	Нагр. и выгр.	Служ. пер.	Развѣдочн.	Сумма.
Сибирская за 6 мѣс. 1904 г.	1.948,056	6.658,407	215,770	1.917,977	38.310	10.778,521
Забайкальск. „ 6 „ 1904 „	1.092.470	1.071,283	219,860	422,985	10,843	2.817,441

рожная линія отъ Самары до Челябинска сооружена была при тѣхъ же условіяхъ, какъ и Сибирская; половина области, по которой проходитъ линія, гористая и эта линія, также какъ и уральская, одноколейная. На ней допущены очень рѣзкіе уклоны и кривизны; вслѣдствіе всего этого болѣе интенсивное движеніе по ней оказалось невозможнымъ. Пришлось немедленно принять мѣры для усиленія провозоспособности западнаго участка Сибирской желѣзной дороги; пришлось увеличить число разъѣздовъ, чтобы возможно было увеличить число поѣздовъ; замѣнить металлическими или каменными деревянные мосты, которые часто сгарали, вслѣдствіе чего прекращалось движеніе на соотвѣтствующемъ участкѣ линіи; замѣнить легкіе рельсы болѣе тяжелыми; увеличить размѣры станцій, построить новые вагоны и локомотивы и проч. Эти работы по улучшенію или скорѣе по исправленію Сибирской желѣзнодорожной линіи окончены уже до Омска, а также и на участкѣ Омскъ — Челябинскъ; въ этой области, гдѣ происходитъ самое значительное передвиженіе товарныхъ грузовъ, ходятъ уже теперь ежедневно 7 поѣздовъ въ томъ и другомъ направленіи.

Событія, совершившіяся въ Китаѣ въ теченіе лѣта 1900 года и вызванная ими значительная перевозка войска и боевыхъ снарядовъ, доказали, что и остальные участки этой линіи не соотвѣтствуютъ своему назначенію, особенно при наличности значительнаго передвиженія; оказалось, что Сибирскую желѣзную дорогу приходится перестраивать снова, дабы она удовлетворяла тѣмъ государственнымъ требованіямъ, ради которыхъ она сооружена. Во время китайскихъ осложненій въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ былъ пріостановленъ подвозъ товаровъ съ запада, и тѣмъ нанесенъ значительный ущербъ коммерческимъ интересамъ страны. Но несмотря и на эту радикальную мѣру транспорты войскъ постоянно опаздывали, и оказалось возможнымъ перевозить лишь 1,500 человѣкъ ежедневно.

По только что сооруженному забайкальскому участку могутъ проходить лишь двѣ пары поѣздовъ въ день; по центральному участку Обь-Иркутскъ проходятъ въ день 3 пары поѣздовъ, слѣдовательно, оба эти участка подлежатъ такому же исправленію, какъ и западный участокъ.

Итакъ, при нынѣшнемъ своемъ состояніи Сибирская желѣзная дорога не вполнѣ обезпечиваетъ соединеніе метрополіи съ той частью Сибири, по которой эта дорога проходитъ; она не можетъ въ достаточной мѣрѣ удовлетворить потребности амурскаго бас-

сейна и тѣмъ болѣе не можетъ служить для транзитнаго передвиженія между Тихимъ океаномъ и Европой. Совершенно прекращаются всякія сношенія между Уссури и Амуромъ съ одной стороны, и Забайкальскимъ округомъ съ другой. Къ тому же, конечный пунктъ желѣзной дороги — Срѣтенскъ выбранъ неудачно. Шилка не бываетъ судоходна въ теченіе всего лѣта; въ августѣ 1900 года она почти совершенно высохла, и тогда въ казацкомъ мѣстечкѣ — Срѣтенскѣ скопилось громадное количество солдатъ, переселенцевъ, боевыхъ снарядовъ и товаровъ; всѣ они ждали нѣсколько недѣль поднятія уровня этой рѣки и прибытія пароходовъ съ Амура, на которыхъ имъ приходилось ѣхать далѣе на востокъ. Событія, случившіяся въ Благовѣщенскѣ, доказали, насколько опасно такое неустойчивое положеніе. Заявлено уже, что эта линія будетъ продолжена далѣе на востокъ, до Покровскаго, — пунктъ, гдѣ Шилка, сливаясь съ Аргунью, образуетъ Амуръ.

До 1902 года, т. е. пока еще не сооружена маньчжурская желѣзная дорога, благодаря которой Сибирская линія станетъ дѣйствительно великимъ международнымъ путемъ, желательно было бы воспользоваться этимъ временемъ для осуществленія необходимыхъ улучшеній на Сибирской линіи, а именно усилить скорость движенія. Отъ Челябинска до Иркутска пассажирскіе поѣзда идутъ со скоростью товарныхъ поѣздовъ, проходя по $18^1/_2$ верстъ въ часъ; ежедневный курьерскій поѣздъ проходитъ 20 верстъ въ часъ, за Иркутскомъ, на востокѣ, скорость и не опредѣлена еще; эта скорость недостаточна даже для товарныхъ поѣздовъ; при такой скорости желѣзнодорожный поѣздъ уподобляется какъ бы громадному трамваю. Вслѣдствіе такой медленности эту линію невозможно даже сравнивать съ транскоптинентальными американскими линіями.

Сибирская желѣзная дорога на пробѣгѣ отъ Оби до Иркутска отапливается каменнымъ углемъ, добываемымъ въ рудникахъ Судженки и Черемхова; на западномъ пробѣгѣ, отъ Урала до Оби, а также и въ Забайкальской области топливомъ служатъ дрова. Въ 1900 году на линіи Челябинскъ-Омскъ также стали употреблять каменный уголь, добываемый въ рудникахъ Экибасъ-Тусъ, лежащихъ въ киргизскихъ степяхъ.

Торговля. Движеніе по Сибирской желѣзной дорогѣ открылось еще недавно, а потому нельзя еще съ точностью опредѣлить нормальное количество груза, которое ей придется перевозить. Цифры, находящіяся въ нашемъ распоряженіи, относятся лишь

къ 1898 и 1899 годамъ; онѣ касаются лишь передвиженія товаровъ на линіи Челябинскъ-Иркутскъ (правильное движеніе по Забайкальскому участку началось лишь въ іюлѣ 1900 года). Разсматривая эти цифры, мы видимъ, что по этой линіи двигались путешественники, солдаты, преступники и чиновники; единственнымъ же элементомъ транзита, которымъ пользовалась эта линія, былъ чай, вывезенный изъ Китая, да и то только потому, что чаи, ввозимые чрезъ Иркутскъ, подлежатъ оплатѣ очень низкою таможенною пошлиною (3 руб. 75 коп. за пудъ вмѣсто 11 руб. 25 коп. кредитными) сравнительно съ чаями, ввозимыми чрезъ другія границы имперіи. Дѣятельность этой желѣзной дороги заключается, главнымъ образомъ, въ томъ, что она служитъ путемъ сообщенія разныхъ сибирскихъ рѣчныхъ бассейновъ и перевозитъ въ Европейскую Россію сырье, а оттуда вывозитъ фабричные продукты. Эта внутренняя торговля разныхъ областей Сибири и метрополіи превзошла по размѣрамъ своимъ все, чего ожидали отъ нея оптимисты. При оцѣнкѣ коммерческой роли, предназначенной этому великому азіатскому пути едва ли принимали въ соображеніе значеніе этой внутренней торговли, которая уже теперь почти что обезпечиваетъ финансовую устойчивость этого предпріятія. Въ 1898 году при эксплоатаціи Сибирской желѣзной дороги оказался слѣдующій дефицитъ:

западный участокъ — Челябинскъ-Обь . . .	3,884,864 руб.
центральный участокъ — Обь-Иркутскъ . . .	3,894,192 руб.
Итого . .	7,779,056 руб.

Эта цифра конечно незначительна, если сравнимъ ее съ тѣми экономическими и государственными выгодами, которыя приноситъ это важное сооруженіе и Сибири, и Европейской Россіи. Впрочемъ, этотъ дефицитъ будетъ уменьшаться по мѣрѣ того, какъ русскіе колонисты поднимутъ цѣнность сибирскаго производства, и въ недалекомъ будущемъ онъ несомнѣнно исчезнетъ. Слѣдующая таблица, заимствованная изъ историко-географическихъ резюме, опубликованныхъ комитетомъ Сибирской дороги для всемірной парижской выставки, указываетъ, каково было пассажирское и товарное движеніе по Сибирской желѣзной дорогѣ, начиная съ 1896 года:

1896	годъ	417.000	пассажировъ	11.434.000	пудовъ товара.
1897	„	600.000	„	27.485.000	„ „
1898	„	1.042.000	„	43.371.000	„ „
1899	„	1.075.000	„	40.371.000	„ „

Сюда включены казенные транспорты, а также перевозка матеріаловъ и рабочихъ на сооружающіяся еще желѣзныя дороги.

Если обратить вниманіе лишь на товарное движеніе, то увидимъ, что двѣ трети всего груза направлялись съ востока на западъ, и этотъ грузъ болѣе чѣмъ на половину состоялъ изъ хлѣба, отправленнаго изъ Западной Сибири. Въ 1898 году отправлено было черезъ станціи Сибирской желѣзной дороги 20.264.000 пудовъ хлѣба зерномъ и мукою. Изъ этого количества 3.948,915 пудовъ отправлено было изъ Западной въ Восточную Сибирь; 16.315,266 пудовъ вывезено изъ Западной Сибири въ Европу.

Итакъ, хлѣбъ составляетъ важнѣйшій грузъ по Сибирской желѣзной дорогѣ; приблизительно наполовину перевозятъ его по этой линіи на разстоянія 2,000 верстъ.

Второе мѣсто среди грузовъ занимаетъ чай, котораго въ 1898 году отправлено 2.224,478 пудовъ: лишь $^1/_6$ этого количества была предназначена для Урала или Европейской Россіи. Введеніе такъ называемыхъ навигаціонныхъ тарифовъ, т. е. тарифовъ, дѣйствующихъ лишь во время навигаціи, вызвало болѣе значительный транзитъ чая (1.115,437 пуд.) по этой желѣзной дорогѣ въ 1899 году: эта цифра въ будущемъ увеличится подъ вліяніемъ новыхъ распоряженій по таможенному вѣдомству.

Далѣе, эта дорога перевозитъ и мясо (говядину, свинину и проч., и проч.); производство и вывозъ мяса увеличиваются съ каждымъ годомъ.

Въ 1898 году	1077,007	пудовъ;
„ 1899 „	1.896,628	„

Топленое и свѣжее масло современемъ будетъ первымъ послѣ хлѣба сибирскимъ продуктомъ.

По желѣзной дорогѣ отправлено:

Въ 1898 году	740,671	пудъ.	
„ 1899 „	1.156,980	„	
„ 1900 „	1.100,000	„	свѣжаго масла;
	?	„	топленаго масла.

Двѣ трети количества свѣжаго и соленаго масла отправляется на поѣздахъ большой скорости; въ 1900 году еженедѣльно два поѣзда, снабженные вагонами-ледниками, перевозили сибирское масло къ балтійскимъ портамъ. Цѣнность этого товара даетъ возможность желѣзной дорогѣ получать большія выгоды съ его провоза, который все будетъ усиливаться. Въ 1901 году для

провоза масла стали отправлять еженедѣльно по 5 поѣздовъ съ вагонами-ледниками.

Упомянемъ еще, что черезъ станціи Сибирской желѣзной дороги отправляютъ и другіе товары: сало, необработанныя кожи, сушеныя, соленыя и замороженныя; шкуры, строевой лѣсъ и дрова, кедровые орѣхи, соль, шерсть, яйца, дичь, домашнюю птицу, уголь и проч., и проч.

Что же касается до ввоза въ Сибирь, то его значеніе ниже вывоза. Если исключить хлѣба и сырье, ввозимые изъ другихъ сибирскихъ станцій, останется лишь незначительный грузъ, представляющій тѣ русскіе и европейскіе товары, которые ввозятся въ Сибирь.

	1898	1899
Сахарный песокъ и рафинадъ.	875,673 пуд.	894,786 пуд.
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ	555,385 „	689.582 „
Ткани и матеріи.	710,002 „	682,272 „
Орудія, металлическія земледѣльческія машины	142,669 „	287,372 „
Колоніальные продукты, кондитерскіе товары и проч.	282,161 „	307,867 „
Машины и аппараты	248,039 „	241,410 „
Желѣзныя, стальныя, жестяныя и чугунныя издѣлія.	193,014 „	225.081 „

Тарифы. Сибирская линія вплоть до Иркутска въ настоящее время соединена съ сѣтью остальныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ; тарифы и общія правила, дѣйствующіе на послѣднихъ, обязательны и для этой линіи. Можно отправлять товаръ путемъ прямого сообщенія со всѣхъ станцій Сибири на всѣ станціи Европейской Россіи и обратно. Въ товарной номенклатурѣ тарифныхъ ставокъ значится 129 группъ, группы эти раздѣлены на 12 классовъ, тарифъ составляетъ 0,01 до 0,1 копейки за провозъ пуда товара на разстояніе одной версты. Дифференціальные тарифы, числомъ до 38, прилагаются къ товарамъ, составляющимъ главныя статьи груза этой линіи: хлѣбъ въ зернѣ и мука, уголь, лѣсъ, желѣзо и сталь, чай, сахаръ, рыба и др. Эти товары пользуются пониженнымъ тарифомъ, даже когда они переходятъ съ русской сѣти желѣзныхъ дорогъ на Сибирскую линію или обратно. Изъза пустого опасенія, чтобы приливъ на внутренніе рынки Россіи 30.000.000 пудовъ хлѣба, которые Сибирь можетъ ежегодно вывозить, не подѣйствовалъ удручающимъ образомъ на цѣну хлѣба въ метрополіи, исключили группу хлѣбовъ изъ числа това-

ровъ, пользующихся пониженнымъ тарифомъ, послѣдніе могутъ имъ пользоваться лишь въ предѣлахъ сибирской сѣти, или же если отправляются въ Архангельскъ. Итакъ, въ Челябинскѣ производится отмѣна пониженнаго тарифа для сибирскаго хлѣба съ цѣлью не допустить его на русскій рынокъ.

Тарифъ за хлѣбъ, который насыпаютъ прямо въ вагоны по 750 пудовъ въ каждый, таковъ:

Отъ	1	до	180	верстъ	провозъ	на	протяженіи	1	версты	стоитъ	30	к.
„	181	„	320	„	„	„	„	„	„	„	12	„
„	321	„	800	„	„	„	„	„	„	„	11	„
„	800	„	1.120	„	„	„	„	„	„	„	9	„

Начиная съ 1120 верстъ провозъ на протяженіи 1 версты стоитъ лишь $6^{1}|_{2}$ копѣекъ.

По отношенію къ чаю дѣйствуетъ навигаціонный тарифъ; этотъ тарифъ въ силѣ только въ лѣтніе мѣсяцы. Задача его — отнять у мореходныхъ компаній этотъ выгодный фрахтъ. По этому спеціальному тарифу за провозъ каждаго пуда чая изъ Иркутска въ Нижній-Новгородъ платятъ 1 руб. 95,87 копѣйки.

Сахаръ рафинадъ отправляется также цѣлыми вагонами и провозится по слѣдующему тарифу:

Отъ	1	до	156	верстъ	. . . .	1/12	коп.	съ	пуда	и	версты
„	157	„	708	„	. . . .	1/24	„	„	„	„	„
„	709	„	1.023	„	. . . .	1/30	„	„	„	„	„
„	1,024	„	1.523	„	. . .	1/50	„	„	„	„	„
	свыше		1.524	„	. . . .	1/60	„	„	„	„	„

Напримѣръ, за провозъ пуда сахара рафинада изъ Кіева на станцію Обь платятъ приблизительно 1 рубль.

За провозъ шкуръ и кожъ платятъ:

Отъ	1	до	450	верстъ	. .	1/18	коп.	съ	пуда	и	версты
„	451	„	1.800	„	. . . .	1/60	„	„	„	„	„
И т. д. и т. д.											

Дрова и строевой лѣсъ отправляются также цѣлыми вагонами по такому тарифу:

Отъ	1	до	45	верстъ	. . . .	1/36	коп.	съ	пуда	и	версты
„	46	„	165	„	. . . .	1/50	„	„	„	„	„
„	166	„	280	„	. . . .	1/100	„	„	„	„	„
„	281	„	680	„	. . . .	1/200	„	„	„	„	„
И т. д. и т. д.											

Эти дифференціальные тарифы затрудняютъ устройство складовъ товара въ нѣкоторыхъ городахъ съ цѣлью продажи оптомъ.

Напримѣръ, если бы устроить складъ товаровъ въ Томскѣ и потомъ отправить эти товары въ глухія мѣстности, то пришлось бы заплатить за провозъ этихъ товаровъ гораздо болѣе, чѣмъ если бы ихъ сразу послать на мѣсто назначенія.

Изъ-за этихъ тарифовъ Томскъ потерялъ значеніе большого торговаго склада товаровъ, которымъ пользовался прежде; благодаря имъ, теперь въ каждомъ городѣ помѣщается складъ товаровъ, необходимыхъ для его собственныхъ нуждъ и для обывателей области, центромъ которой онъ служитъ.

За провозъ пассажировъ[1] взимается по слѣдующей таксѣ:

Плата за мѣсто во 2 классѣ = платѣ за $1^1/_2$ мѣста въ 3-мъ классѣ; плата за мѣсто въ 1 классѣ = платѣ за мѣсто во 2-мъ классѣ + плата за мѣсто въ 3 классѣ. За мѣсто въ 3-мъ классѣ платятъ слѣдующее:

до 160 верстъ	. . . . .	14,375 коп. за версту			
отъ 160 до 300 верстъ	. . . .	0,9 „ „ „			
„ 301 „ 500 „	(8 район. каждый въ 25 верстъ)				За провозъ чрезъ кажд. районъ платится по 20 коп.
„ 501 „ 710 „	(7 „ „ „ 30 „)				
„ 711 „ 990 „	(8 „ „ „ 35 „)				
„ 991 „ 1.510 „	(13 „ „ „ 40 „)				
свыше этого	(13 „ „ „ 50 „)				

Цѣна мѣстъ на Варшавской желѣзнодорожной линіи, т. е. на крайнемъ западѣ Россіи, именно отъ Варшавы до Иркутска, на разстояніи 6347 верстъ, составляетъ 75 руб. 50 коп. въ 1 кл. и 45 руб. 20 коп. во 2 классѣ на обыкновенныхъ поѣздахъ; а переѣздъ изъ Варшавы въ Москву (1249 верстъ) стоитъ 24 р. въ 1 классѣ и 14 руб. 40 коп. во 2 классѣ, т. е. приблизительно $^1/_3$ вышепоименованной цѣны за разстояніе въ 5 разъ меньшее.

Итакъ, пониженіе дѣлается значительное, и цѣны за проѣздъ на большія разстоянія очень выгодны для пассажировъ; онѣ станутъ, очевидно, еще выгоднѣе, когда будетъ готова маньчжурская желѣзная дорога, т. к. введено будетъ прямое сообщеніе съ Дальнимъ Востокомъ по линіи, простирающейся въ длину на $8^1/_2$ тысячъ верстъ.

Но не слѣдуетъ черезчуръ удивляться этой дешевизнѣ; она очевидно возмѣщается чрезвычайной медленностью движенія; къ тому же, какъ въ Европейской Россіи, такъ и въ Сибири не суще-

[1] Для переселенцевъ и провоза ихъ багажа, движимаго имущества и скота, если они берутъ его съ собой, существуетъ особый спеціальный и очень пониженный тарифъ.

ствуетъ обратныхъ билетовъ, или же подобные билеты дѣйствительны лишь на ничтожное число дней. Багажъ провозится безплатно лишь въ количествѣ 1 пуда; всякое ничтожное количество багажа сверхъ этого вводитъ пассажира въ значительныя издержки. Притомъ на обыкновенныхъ поѣздахъ нѣтъ буфетовъ и потому пассажиръ не можетъ удовлетвориться ими на линіяхъ значительной длины (отъ Москвы до Срѣтенска проѣздъ длится 14—15 дней), такъ какъ сибирскіе станціонные буфеты для пассажировъ устроены въ самыхъ скромныхъ размѣрахъ. Единственный поѣздъ, гдѣ можно пользоваться комфортомъ, но гдѣ число мѣстъ точно ограничено, это еженедѣльный скорый поѣздъ Москва—Иркутскъ; съ 1901 года стали отправлять его дважды въ недѣлю. Однако, скорость его недостаточно велика; но такъ какъ на этомъ поѣздѣ пассажиры пользуются спальными мѣстами и буфетомъ, то это доставляетъ возможность вынести столь продолжительный переѣздъ. За этотъ комфортъ и усиленіе скорости (на 700 саженъ въ часъ болѣе, чѣмъ обыкновенные поѣзда) вносится добавочная плата. За проѣздъ въ 1 классѣ по пути Варшава—Иркутскъ платятъ въ этомъ поѣздѣ 94 руб. 30 коп.

Съ іюля 1898 года до іюля 1899-го въ этомъ роскошномъ поѣздѣ перевезено 4.517 пассажировъ. Съ 1 іюля 1899 до 1 іюля 1900 года перевезено 5.493 пассажира. Это составитъ приблизительно 80% всего числа свободныхъ мѣстъ. Этотъ провозъ стоилъ самой желѣзной дорогѣ 350.000 руб. и не далъ ей никакого барыша, а, напротивъ, дефициту 80.000 рублей.

Вывозные пути.

По постройкѣ Сибирской желѣзной дороги Сибирь можетъ отправлять свои продукты по желѣзнодорожной линіи ко всѣмъ русскимъ границамъ: къ балтійскимъ портамъ, къ германской и австрійской сухопутнымъ границамъ, къ Черному и Азовскому морямъ. Однако, вслѣдствіе дорогой цѣны провоза по линіямъ такой громадной длины, очевидно, можно отправлять лишь товары сравнительно цѣнные или такіе, для которыхъ быстрота провоза представляетъ существенное условіе; таковые: масло, яйца и нѣкоторые другіе товары — по вывозу и фабричные продукты по ввозу.

Что же касается до сырья и въ особенности до хлѣба, который составляетъ главную статью сибирскаго производства, то вы-

возъ его по желѣзной дорогѣ слишкомъ обременителенъ; переломъ пониженнаго тарифа въ Челябинскѣ еще болѣе затрудняетъ этотъ вывозъ. Напримѣръ, за хлѣбъ, отправляемый изъ Омска цѣлыми вагонами платятъ за провозъ съ каждаго пуда слѣдующее:

до Петербурга	48,39	коп.
„ Ревеля	50,94	„
„ Риги	51,32	„
„ Либавы	52,80	„
„ Новороссійска	50,25	„

и т. д. и т. д.

Со станціи Обь:

до Петербурга	56	коп.
„ Ревеля	58,5	„
„ Риги	58,5	„

Итакъ, непосредственный вывозъ по желѣзнодорожной линіи возможенъ лишь для уральск. земледѣльческихъ районовъ (Оренбургъ, Челябинскъ и др). Благодаря желѣзнодорожной линіи эти районы могутъ выбирать тѣ порты для отправки своего хлѣба, гдѣ окажутся самые выгодные фрахты для вывоза ихъ моремъ.

Напримѣръ, изъ Челябинска хлѣбъ отправляется по слѣдующему тарифу:

	за пудъ	
до Петербурга	34	коп.
„ Риги	36,5	„
„ Ростова	34	„
„ Новороссійска	36	„

Районы, расположенные внутри страны, могутъ пользоваться желѣзнодорожнымъ путемъ лишь тамъ, гдѣ онъ нуженъ имъ для перехода изъ одного рѣчного бассейна въ другой. Итакъ, пути слѣдованія сибирскаго вывоза разнородны, по большую часть пути онъ проходитъ водою.

Всѣ эти пути имѣютъ одинъ общій характеръ: въ теченіе полугода пользоваться ими невозможно вслѣдствіе того, что замерзаютъ рѣки, и къ тому же они очень длинны. Хлѣбъ, собранный осенью, только не ранѣе іюня слѣдующаго года достигаетъ порта, гдѣ его нагружаютъ на суда; вслѣдствіе этого происходитъ застой капитала, очень невыгодный для производителей.

Вотъ пути, по которымъ преимущественно производится вывозъ изъ Сибири.

Вывозъ, направляемый по Черному и Азовскому морямъ.

Съ какой-либо станціи Сибирской дороги, напримѣръ, со станціи Курганъ, товаръ отправляется по желѣзной дорогѣ до Самары; здѣсь его перегружаютъ на баржи, и буксирный пароходъ тянетъ ихъ по Волгѣ до Царыцына; отсюда ихъ можно направить по желѣзной дорогѣ до Новороссійска (обыкновенно это и есть пунктъ ихъ назначенія), или же по желѣзной дорогѣ до Калача, откуда они спустятся на судахъ до Ростова.

Товары, принятые вдоль Иртыша или при верхнемъ теченіи Оби, могутъ идти рѣчнымъ путемъ до Тюмени, откуда ихъ отправляютъ по желѣзной дорогѣ до Перми; здѣсь ихъ перегружаютъ на суда, и они спускаются сперва по Камѣ, потомъ по Волгѣ до Царицына, откуда направляются въ Новороссійскъ или Ростовъ.

Вывозъ чрезъ Черное и Азовское моря имѣетъ сбытъ въ бассейнѣ Средиземнаго моря; онъ пригоденъ лишь для района крайняго запада Сибири (Оренбургъ).

Вывозъ чрезъ Балтійскіе порты. Путь: Кама – Балтійскій портъ.

Этимъ путемъ пользовались всего болѣе еще недавно. Товаръ идетъ не по Сибирской желѣзной дорогѣ, а по сибирскимъ рѣкамъ до Тюмени, потомъ по Уральской желѣзной дорогѣ отъ Тюмени до Перми; далѣе по Камѣ и верхнему теченію Волги и до Рыбинска. Наконецъ, по каналамъ Маріинской системы отъ Рыбинска до Петербурга. Это длинный путь; по немъ товаръ провозится въ теченіе 3 или 4 мѣсяцевъ; путь этотъ притомъ ненадежный, такъ какъ тяга по каналамъ Маріинской системы часто прерывается по разнымъ причинамъ.

Провозъ хлѣба изъ Барнаула въ Петербургъ стоитъ приблизительно отъ 48 до 50 коп. пудъ. Эта плата за провозъ распредѣляется такъ:

	за пудъ:
Барнаулъ – Тюмень (рѣчной путь) . . .	10 — 12 коп.
Тюмень — Пермь (по желѣзн. дорогѣ) . . / Пермь — Рыбинскъ (рѣчной путь) . . .	28 — 30 „
Рыбинскъ — Петербургъ (по каналамъ Маріинской системы, включая и перегрузки)	8 — 10 „

Изъ Рыбинска можно отправить товаръ по желѣзной дорогѣ въ Петербургъ или въ другіе балтійскіе порты.

Направлять экспортъ чрезъ балтійскіе порты по вышеуказанному пути (Кама — Балтійскій портъ), хотя и обременительно, но выгоднѣе, чѣмъ отправлять по желѣзной дорогѣ; въ послѣднемъ случаѣ провозъ пуда стоилъ бы отъ 11 до 15 коп. дороже.

Для предотвращенія невыгоднаго для Европейской Россіи соревнованія дешевого западно-сибирскаго хлѣба русское правительство устроило для сибирскихъ грузовъ вывозной путь черезъ Архангельскъ постройкою въ Европейской Россіи желѣзнодорожнаго пути, служащаго продолженіемъ Уральской линіи.

Вывозной путь чрезъ Архангельскъ.

Этотъ путь идетъ отъ Перми чрезъ Вятку въ Котласъ, гдѣ сѣверная Двина становится судоходною. Этотъ новый желѣзнодорожный путь Пермь -Котласъ построенъ государствомъ, подъ руководствомъ техническаго комитета Сибирской желѣзной дороги. Движеніе по немъ было открыто въ 1899 году. Изъ всѣхъ нынѣ существующихъ вывозныхъ изъ Западной Сибири въ Европу путей этотъ путь кратчайшій и самый выгодный для вывоза за границу хлѣба и сырья Сибири и Урала. Къ тому же онъ нѣсколько оживляетъ бѣдныя и глухія мѣстности сѣв.-вост. Европ. Россіи.[1]

Сибирскіе хлѣба идутъ водою до Тюмени или по желѣзной дорогѣ до Екатеринбурга, далѣе отправляются на сѣверъ до Котласа. Тамъ ихъ нагружаютъ на баржи, спускающіяся по Сѣв. Двинѣ до Архангельска, гдѣ перегружаютъ непосредственно на пароходы.

Сѣверная Двина отъ Котласа до Архангельска открывается для навигаціи между 10 апрѣля и 8 мая, прекращается же къ концу октября; къ сожалѣнію, русло этой рѣки прерывается наносами песку, которые среди лѣта значительно затрудняютъ навигацію; напримѣръ, въ іюлѣ и въ августѣ можно нагружать лишь баржи, сидящія въ водѣ на 2 или $2^1|_2$ фута. Одинъ изъ этихъ наносовъ находится недалеко отъ Котласа, внизъ по теченію Двины, по которой баржи спускаются отъ Котласа до Архангельска менѣе чѣмъ въ 10 сутокъ.

---

[1] Всѣ эти ожиданія не оправдались, и Пермь—Котласская дорога не производительна; въ 1900 году перевезено по этой линіи не болѣе 1 милл. пудовъ, а въ 1901 г. 326,500 пуд.

Примѣчаніе къ русск. изд.

Архангельскій портъ, отстоящій приблизительно верстъ на 47 отъ устья Сѣверной Двины, доступенъ лишь для судовъ, сидящихъ въ водѣ на 17 футовъ; суда же, которымъ приходится взять большой грузъ, тащатъ за собой добавочныя суда съ этимъ избыткомъ груза.

Въ Котласѣ устроены амбары для хлѣба; если потребуется, они могутъ быть обращены въ элеваторы; вмѣстимость ихъ достаточна для помѣщенія приблизительно 3 милл. пуд зернового хлѣба.

Со всѣхъ станцій Сибирской желѣзной дороги товары можно отправлять путемъ прямого сообщенія на Архангельскъ; съ сентября 1899 года отправки установлены даже прямо въ Роттердамъ, Амстердамъ, Лондонъ, Гёлль, Лейтъ, Нью-Кэстль, Антверпенъ, Бременъ и Гамбургъ. Въ Котласѣ и въ Архангельскѣ устроены агентства желѣзной дороги, и администраціей сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ Пермь-Тюмень и Пермь-Котласъ заключены договоры съ обществами (Мурманскаго пароходства и пароходства по Сѣверной Двинѣ), съ одной стороны, и морскими компаніями А. Больтенъ и К° въ Гамбургѣ, В. Мюллеръ и К°, въ Роттердамѣ и проч. — съ другой.

Приводимъ стоимость провоза товаровъ до Архангельска:

	за пудъ
отъ Челябинска	28, 6 коп.
„ Кургана.	30,36 „
„ Омска	34,74 „
„ Оби	39,84 „

Эти цѣны сравнительно незначительны; за провозъ со станціи Оби до Архангельска, т.-е. на разстояніи приблизительно въ 2900 верстъ это составляетъ приблизительно $^1/_{78}$ коп. съ пуда и версты. Приходится прибавить еще 1 коп. съ пуда въ пользу агентства желѣзной дороги и $^1/_4$ коп. съ пуда за каждый мѣсяцъ храненія товара въ амбарахъ Котласа или Архангельска.

Фрахтъ отъ Архангельска до одного изъ вышеупомянутыхъ иностранныхъ портовъ составляетъ 12,53 коп. съ пуда за провозъ пшеницы и 14,53 коп. за провозъ овса.

Относительная дороговизна этихъ фрахтовъ объясняется тѣмъ, что ввозъ въ Архангельскъ иностранныхъ товаровъ почти не существуетъ, и большею частью пароходы входятъ въ этотъ портъ съ однимъ балластомъ.

Путь чрезъ Архангельскъ могъ бы содѣйствовать экономическому развитію Сибири; жаль только, что состояніе русла Двины

не даетъ возможности съ выгодой пользоваться этимъ путемъ въ продолженіе всего навигаціоннаго сезона.

Вліяніе желѣзнодорожныхъ путей на экономическое состояніе Сибири.

Каково коммерческое будущее Сибирской желѣзной дороги и какъ повліяетъ она [1] на экономическую будущность страны? Приведенныя нами цифры касательно провоза товаровъ по Сибирской желѣзной дорогѣ даютъ намъ возможность дать себѣ отчетъ въ томъ, какъ отразится созданіе этого новаго пути на экономическомъ состояніи Сибири. Данныя, которыми мы обладаемъ, указываютъ намъ, что эта желѣзная дорога будетъ имѣть важное значеніе, не только какъ внутренняя дорога, но и какъ международный путь.

Что же касается до транзита, то по окончаніи сооруженія маньчжурской желѣзной дороги и участка Иркутскъ — Мысовая, по Сибирской дорогѣ будетъ производиться значительное передвиженіе пассажировъ, цѣнныхъ товаровъ и почтовыхъ транспортовъ. Сибирь, конечно, воспользуется этимъ международнымъ передвиженіемъ, такъ какъ оно будетъ содѣйствовать ознакомленію европейцевъ, съ ней и съ ея богатствами. Но это былъ бы страшный самообманъ, если бы мы предположили, что Сибирскій путь вскорѣ представитъ опасную конкуренцію по провозу товаровъ европейскимъ мореходнымъ компаніямъ, пароходы которыхъ совершаютъ правильные рейсы на Дальній Востокъ. На самомъ дѣлѣ, вѣдь этотъ путь не представляетъ отправителямъ товаровъ никакихъ преимуществъ, ни по быстротѣ передвиженія, ни по дешевизнѣ перевозки. Для провоза товаровъ изъ центра Россіи до Иркутска на поѣздѣ малой скорости требуется 40 дней, а на поѣздѣ большой скорости 20 дней [2].

Предположимъ, что сооружена маньчжурская линія и окончена постройка байкальскаго участка. Для перевоза товаровъ по желѣзной дорогѣ изъ Берлина въ Дальній (русскій коммерческій портъ въ Ляо-Тунгѣ) потребуется слѣдующее количество времени:

[1] Мы говоримъ теперь не только собственно о Сибирской желѣзной дорогѣ, но также и объ Уральской линіи, о линіи Пермь-Котласъ, о линіи Москва — Самара — Челябинскъ и др., такъ какъ эти линіи представляютъ участки или продолженія Сибирской желѣзной дороги.

[2] Отсрочки, допускаемыя на этой желѣзной дорогѣ, еще превышаютъ это количество времени.

На поѣздѣ большой скорости			Берлинъ — Москва. . .	10 — 12	сут.
„ „	„	„	Москва — Дальній. . .	— — 30	„
„ „	малой	„	Берлинъ — Москва. . .	20 — 30	„
„ „	„	„	Москва — Дальній. . .	— — 60	„

Всего отъ 40 и 80 до 90 дней; изъ Парижа провозъ товаровъ потребовалъ бы 50 дней на поѣздѣ большой скорости и 100 дней на поѣздѣ малой скорости.[1]

Итакъ, эта желѣзная дорога будетъ провозить быстрѣе лишь пакеты, багажъ и почтовыя посылки, которыя будутъ отправляться съ пассажирскими поѣздами и употреблять лишь отъ 17 до 18 сутокъ для проѣзда изъ Парижа въ Дальній.

Парижъ — Москва	3 сутокъ.	8,700 верстъ, приблизительно по 19 верстъ въ часъ.
Москва — Иркутскъ . . .	8 „		
Иркутскъ — Дальній отъ 6 — 7	„		

Что же касается до цѣны за провозъ товаровъ, то въ этомъ отношеніи желѣзная дорога вовсе не въ состояніи бороться съ морскимъ путемъ.

Возьмемъ для сравненія перевозъ товаровъ между Лондономъ и Дальнимъ, (или Владивостокомъ), или же между Гамбургомъ и тѣмъ же портомъ.

Въ настоящее время фрахтъ изъ Европы во Владивостокъ не превышаетъ 22 руб. 50 коп. за тонну; вѣроятно, фрахтъ на Дальній будетъ ниже этой цифры. Если мы изъ этихъ 22 руб. 50 коп. вычтемъ отъ 4 руб. 50 коп. до 5 руб. 60 коп. за провозъ и перегрузки изъ Лондона или Гамбурга въ Петербургъ или Ригу, то въ остаткѣ получится приблизительная предѣльная цѣна, какой должна держаться желѣзная дорога, чтобы имѣть возможность конкуррировать съ провозомъ товаровъ по морскому пути; это составитъ отъ 17 до 18 руб. за пробѣгъ въ 8400 слишкомъ верстъ сухого пути. Такая цѣна должна была бы соотвѣтствовать $^1/_{315}$ копейки съ пуда и версты; но до такого низкаго предѣла желѣзнодорожный тарифъ дойти не можетъ.

Если бы на Сибирской желѣзной дорогѣ примѣнялся даже самый пониженный тарифъ, именно $^1/_{100}$ копейки съ пуда и версты,

1 Въ настоящее время, когда окончены сооруженіемъ линіи Кругобайкальская, Забайкальская и Восточно-Китайская, какъ показалъ опытъ передвиженія войскъ, провіанта и амуниціи, отъ Москвы до Харбина требуется всего 22 дня, считая и дневки. Можно съ увѣренностью опредѣлить движеніе скорыхъ поѣздовъ отъ Москвы до Дальняго въ 16 –18 дней. *Примѣчаніе къ русск. изд.*

Сибирь.

Военный лагерь близъ гор. Омска.

т.-е. ниже дѣйствующаго тарифа, то и тогда провозъ для всего разстоянія почти въ 8800 верстъ составилъ бы 96 коп. съ пуда; а это почти въ два раза больше, нежели стоимость перевозки морскимъ путемъ. Притомъ дѣло идетъ о перевозкѣ товаровъ въ Дальній или во Владивостокъ, тогда какъ послѣдніе могутъ быть предназначаемы лишь въ Маньчжурію или въ Ляо-Тунгъ. Эта разница въ платѣ за провозъ товаровъ сухимъ путемъ въ сравненіи со стоимостью перевозки ихъ моремъ станетъ еще значительнѣе, если отправки будутъ имѣть мѣстомъ назначенія Японію или китайскіе порты центральной или южной части Китая, какъ-то: Шанхай, Ханькоу, Кантонъ и проч.

Если предположить, что скорость поѣздовъ на Сибирско-Маньчжурской желѣзной дорогѣ будетъ сильно увеличена и если отъ германской или австрійской границы будутъ ходить товарные поѣзда прямого сообщенія со скоростью $23^1/_2$ версты въ часъ (для поѣздовъ большой скорости), то проѣздъ до Дальняго или Владивостока займетъ тогда 20 дней; такимъ образомъ, выигрышъ противъ почтовыхъ пароходовъ составитъ разницу въ 10 или 15 дней[1]. Для какихъ же товаровъ быстрота передвиженія является столь необходимой, что разница въ стоимости провоза можетъ потерять свое значеніе? Продукты обмѣна между Китаемъ и Европой: чай, кожи, шкурки, воскъ, растительное сало, конопля, бобы, шелкъ, щетина и проч., вывозимые изъ Китая, или же керосинъ, сахаръ, мука, уголь, хлопчато-бумажныя и шерстяныя ткани, металлы и др., ввозимые въ Китай, конечно, не требуютъ особой скорости въ доставкѣ. Что же касается до торговли Европейской Россіи съ Китаемъ, то, за исключеніемъ чая, она не можетъ снабдить эту дорогу значительнымъ количествомъ товара для транзита; у Россіи мало торговыхъ и промышленныхъ интересовъ въ Китаѣ, такъ какъ ея собственное развитіе требуетъ затраты всѣхъ частныхъ средствъ какими она располагаетъ. Торговыя сношенія Россіи съ Китаемъ (происходящія, главнымъ образомъ, въ Ханькоу) заключаются лишь въ закупкѣ чая, который Россія и Сибирь потребляютъ въ громадномъ количествѣ. Въ обмѣнъ за чай на границѣ Сибири съ Монголіей (въ Кяхтѣ, Маймачинѣ,

[1] Въ настоящее время на проѣздъ отъ С.-Петербурга до Портъ-Артура требуется всего 18 дней. Но есть основаніе предполагать, что при увеличеніи провозоспособности дороги время этого переѣзда сократится до 16-ти, а, можетъ быть, и до 15-ти даже дней.

Примѣчаніе переводчика.

Кульджѣ, Кобдо, Чугучакѣ) нѣкогда привозили мѣха и разные русскіе и сибирскіе мануфактурные продукты, какъ-то: дубленыя кожи, матеріи, хлопчато-бумажныя ткани и проч. Разработка естественныхъ богатствъ Китая западными народами, постройка заводовъ англичанами, пароходныхъ рейсовъ внутри Китая, — все это нанесло роковой ударъ русско-китайскому обмѣну и въ особенности русскому ввозу въ Срединную Имперію. Такъ, чаи Индіи и острова Цейлона уже конкуррируютъ даже въ Россіи съ китайскими чаями. Китайскіе чаи, однако, отправляются еще въ очень значительномъ количествѣ; очевидно, они идутъ по желѣзной дорогѣ Дальній — Москва, но не по причинѣ преимуществъ, представляемыхъ скоростью доставки, а лишь потому, что чай облагается на разныхъ таможняхъ различными таможенными пошлинами. Въ настоящее время разница между таможенной пошлиной на чай, ввозимый чрезъ Иркутскъ, и на чай, идущій черезъ Одессу, составляетъ $195,_{53}$ франка за 100 кило чернаго чая. Эта громадная разница въ пользу чая, который идетъ чрезъ Иркутскъ и которому приходится нести значительныя затраты по перевозкѣ на телѣгахъ и на верблюдахъ, конечно, будетъ уменьшена; но если бы правительство сравняло оба эти тарифа, это насъ очень изумило бы, такъ какъ черезъ это оно отказалось бы отъ возможности обезпечить своей желѣзной дорогѣ важную статью клади. [1]

Итакъ, Сибирь не получитъ большихъ выгодъ отъ международнаго транзита, направляющагося по ея желѣзной дорогѣ, но много выиграетъ отъ развитія своихъ мѣстныхъ сношеній и сношеній съ Европейской Россіей, а черезъ нее и съ Европой. Увеличеніе производительности, а вслѣдствіе того и увеличеніе потребленія, увеличеніе богатствъ этой страны — вотъ результаты постройки Сибирской желѣзной дороги.

[1] Изъ этого, конечно, не слѣдуетъ, чтобы Маньчжурская желѣзная дорога перевозила лишь чаи, отправленные въ Россію, такъ какъ преимущества по оплатѣ таможенной пошлиной, очевидно, не могутъ касаться товаровъ, отправляемыхъ въ другія страны. Маньчжурская желѣзная дорога проходитъ по плодороднымъ и довольно плотно населеннымъ мѣстностямъ; здѣсь встрѣчаются поселенія въ 20, 40, 70 и даже 200 тысячъ жителей. Эта дорога окажетъ свое вліяніе на развитіе производства и обмѣна въ территоріяхъ, по которымъ она проходитъ и, такимъ образомъ, сильно подвинетъ впередъ китайцевъ въ экономическомъ и политическомъ отношеніи. Пробужденіе Китая настанетъ несомнѣнно. Торгово-промышленныя реформы, которыхъ, мы надѣемся, европейскія державы добьются отъ Китая, сводя съ

Эта желѣзнодорожная линія даетъ возможность правительству быстро заселить Сибирь. Благодаря ей Россія можетъ переселять въ Азію избытокъ своего возрастающаго населенія, которому въ нѣкоторыхъ губерніяхъ уже нечѣмъ кормиться; благодаря ей крестьяне, умиравшіе съ голода на своемъ менѣе чѣмъ полудесятинномъ надѣлѣ, ожили и находятся теперь въ совершенно обезпеченномъ положеніи среди плодородныхъ дѣвственныхъ сибирскихъ степей. До іюля 1900 года по Сибирскому пути Челябинскъ-Иркутскъ уже перевезено было одинъ милліонъ переселенцевъ.

Но заселеніе сибирскихъ равнинъ не усилило бы богатствъ и благоденствія страны, если не былъ бы возможенъ обмѣнъ того, что она производитъ на то, что она потребляетъ, если бы крестьянинъ принужденъ былъ довольствоваться тѣмъ, что даетъ ему земля, кочевникъ — своимъ стадомъ, а промышленникъ — золотомъ, которое онъ обмѣниваетъ на хлѣбъ.

Вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія зерновой хлѣбъ прежде не имѣлъ въ Сибири значенія торговой цѣнности. Собравъ съ полей, его ссыпали въ амбары, и крестьянинъ, зная напередъ, что хлѣба ему хватитъ, ограничивалъ свои посѣвы и заботился только объ удовлетвореніи своихъ собственныхъ потребностей. Ничто не побуждало его къ дѣятельности; онъ обрабатывалъ землю по старинному и не стремился усилить производительность почвы. Между тѣмъ обыватели сосѣднихъ районовъ голодали и могли запастись продовольствіемъ лишь по чрезмѣрно высокимъ цѣнамъ. Торговцы различныхъ областей сходились лишь на ежегодныхъ ярмаркахъ, куда и привозили тѣ немногіе товары, которые возможно было обмѣнять на необходимые для населенія продукты. О вывозѣ не было и рѣчи, почти что одни только мѣха проникали отсюда въ Европу. Такое положеніе сибирскаго обмѣна немногимъ

нимъ счеты за послѣднюю войну, еще болѣе ускорятъ это пробужденіе Но можетъ случиться, что вліяніе маньчжурской желѣзной дороги будетъ дѣйствовать довольно медленно. Мы не станемъ говорить здѣсь о какихъ-либо опасеніяхъ относительно того, какимъ образомъ будетъ эксплоатироваться путь, проходящій чрезъ страну, оффиціально еще не находящуюся подъ русскимъ господствомъ; но нельзя отрицать, что прогрессъ китайцевъ находится въ тѣсной зависимости отъ политическихъ преобразованій въ ихъ имперіи. А такъ какъ послѣднія вызываются лишь вторженіемъ европейцевъ въ ихъ страну и вообще усиленіемъ чужеземнаго элемента, то преобразованія эти не могутъ осуществиться безъ потрясеній и смутъ. 1900-й годъ представляетъ примѣръ этому.

видонзмѣнилось при развитіи пароходства, такъ какъ оно могло служить лишь для сношенія мѣстностей, расположенныхъ въ одномъ и томъ же рѣчномъ бассейнѣ.

Желѣзная дорога почти совершенно преобразовала сибирскій обмѣнъ. Со времени открытія желѣзнодорожной линіи Пермь — Тюмень, сибирскій хлѣбъ стали перевозить за Уралъ, а когда съ 1897 — 1898 гг. была построена Сибирская желѣзная дорога, тогда и Европа ознакомилась съ этимъ продуктомъ великой азіатской колоніи Россіи.

Сибирская желѣзная дорога теперь почти уже сооружена. Она дала возможность прежде всего мѣстностямъ, потребляющимъ привозный хлѣбъ, запастись продовольствіемъ въ сосѣднихъ болѣе плодородныхъ областяхъ или гдѣ случился болѣе обильный урожай. Районы, производящіе хлѣбъ, увѣрены въ сбытѣ его, и ихъ продукты поднимаются въ цѣнѣ: крестьяне увеличиваютъ свои посѣвы; съ другой стороны, тѣснимые новыми переселенцами, которые понемногу захватываютъ свободныя земли, сибирскіе земледѣльцы принуждены преобразовывать свое хозяйство, вводя новые способы обработки и новыя земледѣльческія орудія. Районы, покупавшіе прежде продукты потребленія, вслѣдствіе незначительнаго собственнаго производства, по заселеніи ихъ, понемногу достигаютъ того, что начинаютъ производить сами хлѣбъ, котораго прежде не хватало. Желѣзная дорога дѣлаетъ возможнымъ вывозъ избытковъ хлѣба изъ плодородныхъ мѣстностей Сибири и открываетъ ему доступъ на иностранные рынки.

Въ данномъ случаѣ созданіе органа вызвало его функцію: ускореніе сообщеній повліяло на развитіе мѣстнаго производства и подняло цѣны на мѣстные продукты. Пять лѣтъ тому назадъ въ Сибири не имѣли понятія о свѣжемъ коровьемъ маслѣ; въ 1900 году его вывезено изъ Сибири уже 18.000 тоннъ. Другіе продукты, которые Сибирь можетъ доставлять въ изобиліи, какъ-то: яйца, дичь и проч., прежде не имѣли никакого значенія на рынкѣ; теперь же они составляютъ предметъ значительной торговли.

Разработка золотыхъ рудниковъ, склонявшаяся было къ упадку, теперь оживится; продовольствіе, необходимое для рабочихъ на этихъ рудникахъ, можно будетъ получать при условіяхъ все менѣе и менѣе обременительныхъ. Устарѣвшіе способы разработки исчезнутъ по прибытіи сюда русскихъ и иностранныхъ инженеровъ, болѣе образованныхъ, чѣмъ тѣ, которые доселѣ руководили дѣломъ: для эксплоатаціи рудниковъ теперь гораздо легче будетъ примѣ-

нить нужныя машины, которыя дешево можно доставить по усовершенствованнымъ путямъ сообщенія; изученіе и разработка разныхъ минеральныхъ богатствъ станетъ возможной почти повсюду, — эти же пути доставятъ горной промышленности приливъ людей и новыхъ капиталовъ.

Что касается до другихъ отраслей промышленности, то развитія ихъ въ ближайшемъ будущемъ можно ожидать, однако, лишь для немногихъ изъ нихъ, такъ какъ въ Сибири нѣтъ опытныхъ рабочихъ, а въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ рабочій элементъ и вовсе отсутствуетъ; мало здѣсь и капиталистовъ. Но можно предвидѣть, что производства, ограничивающіяся лишь грубой обработкой естественныхъ продуктовъ въ продукты потребленія, особенно въ такіе, которые не выносятъ перевозки на дальнія разстоянія, разовьются въ Сибири гораздо быстрѣе; въ доказательство приведемъ множество мукомольныхъ мельницъ (вальцевыя паровыя), которыя въ послѣднія два или три года распространяются здѣсь повсюду. Во многихъ мѣстахъ устраиваются маслодѣльни и разныя промышленныя заведенія. Облегченіе обмѣна, удобныя условія для торговыхъ сношеній вызываютъ улучшеніе производства, что въ свою очередь, усиливаетъ его размѣры.

Съ другой стороны, населеніе Сибири можетъ теперь получать гораздо дешевле тѣ продукты, которые ему нужны и которые не производятся на мѣстѣ. Цѣны на нихъ уже не могутъ подвергаться теперь большимъ колебаніямъ, какъ это имѣло мѣсто прежде, когда торговля ими была сосредоточена лишь въ извѣстныхъ рукахъ; да и самые капиталы, затрачиваемые въ торговлю, могутъ теперь оборачиваться гораздо быстрѣе и тѣмъ самымъ также вліять на пониженіе цѣнъ. Все это способствуетъ значительному сбереженію средствъ у населенія Сибири, а слѣдовательно, и развитію общаго благосостоянія края.

Вообще, въ экономическомъ развитіи Сибири желѣзная дорога сыграла достойную удивленія роль. Прежде эта страна была извѣстна намъ лишь своимъ суровымъ климатомъ, а въ настоящее время въ нее открылся свободный доступъ для всѣхъ, и она сама вступила въ область міровыхъ сношеній.

Проекты новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Политическій и коммерческій успѣхъ великаго желѣзнодорожнаго пути зародилъ мысль какъ въ правительственныхъ сферахъ,

такъ и среди русской публики о желательности сооруженія въ Сибири новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, представляющихъ развѣтвленія главной. Скажемъ нѣсколько словъ и объ этихъ предполагающихся линіяхъ.

Сибирь, а также горное металлургическое производство Урала имѣютъ лишь одинъ выходъ въ Европейскую Россію [1], именно по направленію линіи Самара-Златоустъ-Челябинскъ. Эта горная линія — одноколейная и совершенно недостаточная для значительнаго передвиженія товаровъ, которые идутъ по ней. Съ 1897 года пришли уже къ убѣжденію, что для грузовъ, скоплявшихся здѣсь, какъ будто въ воронкѣ, необходимо найти другой выходъ. Чтобы удовлетворить самымъ настоятельнымъ потребностямъ, построили линію Пермь-Котласъ и направили по ней вывозъ сибирскаго хлѣба. Оставалось осуществить еще другіе проекты для непосредственнаго соединенія Сибири и Урала съ Балтійскимъ и Чернымъ морями и съ центромъ Европ. Россіи,— Москвою. Разсмотримъ бѣгло эти проекты. Два изъ нихъ уже утверждены и выполняются, остальные будутъ осуществлены въ скоромъ времени.

I. Линія отъ границы Сибири до Балтійскаго моря: Челябинскъ-Пермь-Вятка-Петербургъ (около 2450 вер.). Чтобы соединить Сибирь и Уралъ съ Балтійскимъ моремъ, необходимо построить желѣзнодорожную линію между Петербургомъ, Вологдой и Вяткой. Кромѣ того, для осуществленія этого проекта требуется перестроить Уральскую линію, соединяющую Пермь съ Челябинскомъ, такъ какъ провозоспособность этого пути очень незначительна; или же слѣдуетъ построить линію прямого сообщенія Челябинскъ-Пермь, которая представитъ то преимущество, что она будетъ короче вышепоименованнаго участка Уральской линіи и притомъ будетъ обслуживать множество рудниковъ и заводовъ западнаго склона Уральскихъ горъ.

О сооруженіи линіи Вятка-Петербургъ давно уже ходатайствуетъ Сѣверная Россія, гдѣ на протяженіи громадныхъ разстояній совершенно отсутствуютъ пути сообщенія [2]; эта линія имѣетъ

---

[1] Уральская линія съ ея продолженіемъ Пермь-Вятка-Котласъ изолирована отъ русской сѣти желѣзныхъ дорогъ; она примыкаетъ лишь къ Архангельску, откуда товары отправляются только за границу

[2] Кромѣ линіи Пермь-Котласъ, которая идетъ въ одну сторону къ Уралу, а въ другую сторону къ Сѣверной Двинѣ и къ Бѣлому морю, эти громадныя области имѣютъ лишь одинъ желѣзнодорожный путь Москва-Архангельскъ, пересѣкающій ихъ съ сѣвера на югъ.

жизненный интересъ для областей Сѣвера, уровень развитія которыхъ замѣтно ниже, чѣмъ въ другихъ областяхъ; онѣ постепенно теряютъ свое населеніе и приходятъ въ упадокъ; кромѣ того, линія Вятка-Петербургъ сократила бы на 300 — 400 верстъ переѣздъ отъ Урала до Балтійскаго моря.

Значительныя суммы, которыя пришлось бы затратить на постройку этой линіи, а можетъ быть, и своекорыстная оппозиція нѣкоторыхъ лицъ задерживали до сихъ поръ осуществленіе столь неотложнаго проекта. Однако, этотъ проэктъ одобренъ высшею властью и безъ сомнѣнія будетъ выполненъ, если французскіе или другіе иностранные финансисты, къ которымъ русское правительство намѣрено обратиться, дадутъ благопріятный отвѣтъ на сдѣланныя имъ предложенія[1].

II. Проектъ линіи прямого сообщенія съ Москвою. Этотъ проектъ соотвѣтствуетъ интересамъ Москвы, центра торговли и промышленности внутреннихъ областей Европейской Россіи. Онъ только что принятъ. Проектъ заключается въ томъ, чтобы соединить Кыштымъ (станція на вѣтви Челябинскъ-Екатеринбургъ) съ Москвою и пройти черезъ Казань (эта линія пройдетъ нѣсколько на югъ отъ Нижняго-Новгорода). Новый путь этотъ—длиною приблизительно въ 1602 версты—сокращаетъ почти на 280 верстъ переѣздъ отъ Челябинска до Москвы, потому что существующая линія, идущая чрезъ Самару и Рязань, описываетъ кривую съ рѣзкимъ уклономъ ея къ югу. Путь Кыштымъ-Москва замѣтно оживитъ сношенія между Сибирью и Москвой. Эта дорога будетъ имѣть важное значеніе и для областей, по которымъ она пройдетъ въ Европейской Россіи, такъ какъ сильно облегчитъ то невыгодное положеніе, въ которое поставлено въ настоящее время уральская промышленность, сблизивъ ее съ центрами потребленія ея продуктовъ въ Европейской Россіи и съ мѣстами сбыта ихъ.

Полагаютъ, что повыя работы (1479 верстъ) будутъ стоить приблизительно 110 милліоновъ рублей[2].

[1] Линія отъ Петербурга чрезъ Вологду и Вятку приближается къ своему окончанію и въ будущемъ году будетъ открыта для движенія. Дальнѣйшее направленіе отъ Перми уже Высочайше утверждено и окончательными изысканіями намѣчено — Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ-Курганъ. Съ 1905 г. начнется сооруженіе этой линіи, которая одна для Челябинской жел. д. опрямитъ линію изъ Сибири на Вятку на 188 версты. Въ послѣднее время проэктъ измѣненъ, и линія изъ Екатеринбурга пойдетъ чрезъ Тюмень на Омскъ.

[2] Линія эта частью до Казани уже сооружена; далѣе ея напра-

III. Проектъ линіи, идущей къ Черному морю (отъ Челябинска до Новороссійска, приблизительно 2155 верстъ). Слѣдуетъ построить желѣзнодорожную линію отъ Челябинска до Царицына, лежащаго при нижнемъ теченіи Волги. Такъ какъ Царицынъ уже соединенъ съ Ростовомъ на Дону и съ Новороссійскомъ желѣзнодорожными линіями, то сооруженіе линіи Челябинскъ-Царицынъ дастъ возможность легко и скоро доставлять сибирскіе продукты въ эти два порта, изъ которыхъ послѣдній не замерзаетъ круглый годъ[1]. Эта линія доставитъ значительныя выгоды разрабатываемымъ рудникамъ южнаго Урала и особенно рудникамъ Магнитной горы. Однако выполненіе этого проекта отсрочено вслѣдствіе того, что сооружается другая линія Оренбургъ-Ташкентъ.

IV. Проектъ желѣзнодорожной линіи Оренбургъ-Ташкентъ. Проектъ линіи Оренбургъ-Ташкентъ оффиціально утвержденъ въ 1900 году. Работы по сооруженію ея уже начаты. Она пройдетъ южный Уралъ, идя по направленію почтовой дороги, потомъ пойдетъ по берегу Сыръ-Дарьи, дойдетъ до Джулека, Туркестана и, наконецъ, до Ташкента. Въ сущности это лишь возобновленіе французскаго проекта, разработаннаго въ 1873 году Карломъ Котаромъ и предложеннаго русскому правительству Фердинандомъ Лессепсомъ. Во французскомъ проектѣ переѣздъ Оренбургъ-Ташкентъ составлялъ лишь первый этапъ „великой центральной азіатской желѣзной дороги“, которая прошла бы чрезъ Самаркандъ и Пешаверъ и соединила бы Европу съ Калькуттой.

Политическое значеніе линіи Оренбургъ-Ташкентъ всякому бросается въ глаза. Она представляетъ прямой путь сообщенія изъ Европейской Россіи и Туркестана съ Афганистаномъ.

Эта желѣзнодорожная линія имѣетъ важное экономическое

вленіе, если пойдетъ на Кыштымъ, то не остановится въ этомъ пунктѣ, а для обхода загруженнаго Челябинскаго узла пойдетъ на ст. Шуловку, Сибирской жел. дороги.

[1] Эта линія сократила бы по крайней мѣрѣ на 470 верстъ нынѣшній путь отъ Челябинска до моря и открыла бы на круглый годъ рынки бассейна Средиземнаго моря для хлѣба, отправляемаго изъ Западной Сибири. Возможность отправлять и продавать хлѣбъ немедленно вслѣдъ за его уборкой представила бы значительныя выгоды этимъ областямъ. Страны, лежащія при Средиземномъ морѣ, по преимуществу покупающія хлѣбъ, платятъ за него болѣе высокія цѣны, нежели Сѣверная Европа. Если бы пониженные тарифы не отмѣнялись въ Челябинскѣ, то линія Челябинскъ Новороссійскъ могла бы съ успѣхомъ конкуррировать съ линіей Пермь-Котласъ.

значеніе для южнаго Урала, такъ какъ она дастъ толчокъ къ открытію и разработкѣ минеральныхъ богатствъ края, для киргизскихъ степей, которыя она оживитъ, для Средней Азіи, которая по Закаспійской желѣзной дорогѣ имѣетъ лишь выходъ въ закрытое море (Каспійское). Сооруженіе ея будетъ продолжительное и потребуетъ большихъ затратъ, такъ какъ она будетъ имѣть въ длину приблизительно 1800 верстъ. Линія идетъ по многимъ пустыннымъ мѣстностямъ, гдѣ трудно запасаться топливомъ и водою. Но Закаспійская желѣзная дорога построена была при подобныхъ же условіяхъ, а поэтому можно надѣяться, что и эта новая линія столь же удачно будетъ осуществлена [1].

V. Проектъ продолженія Сибирской желѣзной дороги на востокъ. Мы уже говорили о томъ, что амурскій бассейнъ оставленъ въ сторонѣ отъ Сибирской желѣзной дороги и что слѣдуетъ продолжить послѣднюю по направленію на востокъ, приблизительно на протяженіи 300 верстъ до с. Покровское, гдѣ Шилка сливается съ Аргунью. Этотъ проектъ уже утвержденъ, и вскорѣ начнутся работы по сооруженію линіи.

По первоначальному проекту предполагали продолжить Сибирскую желѣзную дорогу вдоль Амура до Хабаровска. Сооруженіе этой линіи, безъ сомнѣнія, совершится не скоро, такъ какъ она потребуетъ громадныхъ затратъ.

VI. Другіе проекты. — Проектъ Обь-Сѣверный океанъ. Этотъ проектъ, составленный по частному почину, можетъ блестящимъ образомъ рѣшить вопросъ о направленіи сибирскаго вывоза по водному пути Оби.

Этотъ проектъ созданъ г. Голохвастовымъ. Онъ заключается въ томъ, чтобы соединить одинъ изъ пунктовъ нижняго теченія Оби съ портомъ Сѣвернаго океана, лежащимъ на западъ отъ Югорскаго пролива. Такъ какъ предварительныя изысканія мѣстности, необходимыя для сооруженія этого пути, еще не закончены, то направленіе линіи не можетъ быть пока окончательно намѣчено. Эта линія пойдетъ по одному изъ двухъ слѣдующихъ направленій.

Первое направленіе болѣе сѣверное, имѣетъ точкой отправленія пунктъ при нижнемъ теченіи Оби, напротивъ Обдорска; далѣе оно идетъ чрезъ послѣднія предгорія Урала, возвышающіяся на 600 футовъ надъ уровнемъ моря; потомъ примыкаетъ къ бухтѣ

[1] Линія Оренбургъ-Ташкентъ закончена, и по ней открыто движеніе рабочихъ поѣздовъ; въ 1905 году будетъ открыто правильное движеніе.

Сѣвернаго океана (Медынскій заливъ). Длина этого направленія приблизительно 520 верстъ.

Второе направленіе тянется приблизительно лишь на 440 верстъ; здѣсь точкой отправленія служитъ тотъ пунктъ, гдѣ въ Обь впадаетъ рѣка Войкаръ; послѣдній пунктъ лежитъ на юго-западъ отъ Обдорска и отстоитъ отъ него приблизительно на 85 верстъ. Отсюда путь этотъ идетъ почти прямою линіей къ Медынскому же заливу. Зато приходится перейти чрезъ Уралъ по перевалу, лежащему на высотѣ 1650 футовъ надъ уровнемъ моря.

По проекту г. Голохвастова требуется, кромѣ того, слѣдующее: устройство торговаго порта въ Медынскомъ заливѣ, который по глубинѣ своей доступенъ судамъ большой вмѣстимости; постройка складовъ для храненія хлѣба и другихъ товаровъ; организація обширнаго торговаго предпріятія, которое пользовалось бы путемъ Обь-Сѣверный океанъ, созданнымъ этимъ проектомъ для вывоза въ большомъ масштабѣ сибирскаго сырья и ввоза въ Сибирь фабричныхъ издѣлій Западной Европы.

По мнѣнію знатоковъ дѣла проектъ г. Голохвастова не представляетъ значительныхъ затрудненій для своего выполненія. И въ самомъ дѣлѣ, перевалы черезъ Уралъ лежатъ на незначительной высотѣ надъ уровнемъ моря; а на пути черезъ тундры легко, говорятъ, проложить желѣзнодорожное полотно, даже если тундра не сухая и каменистая, а болотистая, такъ какъ на незначительной глубинѣ отъ поверхности земли почва бываетъ постоянно промерзшею.

Желѣзная дорога, соединяющая Вологду съ Архангельскомъ и проходящая чрезъ тундры, была построена при почвенныхъ условіяхъ, несравненно худшихъ.

Выборъ конечнымъ пунктомъ бухты Медынскаго залива очень удаченъ по мнѣнію такихъ авторитетовъ, какъ полковникъ Вилькицкій, вице-адмиралъ Макаровъ и другихъ изслѣдователей этихъ мѣстностей. Эта бухта имѣетъ 25 футовъ глубины при низкомъ уровнѣ воды и, кромѣ того, пользуется тѣмъ преимуществомъ, что остается открытой для навигаціи по крайней мѣрѣ въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ въ году, т. е. почти впродолженіе такого же срока, какъ архангельскій портъ; при помощи же ледоколовъ ежегодная навигація будетъ продолжаться до 5—6 мѣсяцевъ.

Г-нъ Голохвастовъ оцѣниваетъ стоимость версты этой желѣзной дороги приблизительно въ 40.000 рублей, слѣдовательно, примѣрная стоимость всей желѣзной дороги составитъ всего отъ

17 до 21 милліона рублей. Онъ предполаетъ, что дорога должна вывозить изъ Зап. Сибири въ Европу не менѣе 40.000.000 пудовъ товару ежегодно. Этотъ провозъ со станціи Обь-Кривощеково до Лондона обойдется приблизительно въ 27 коп. съ пуда, причемъ провозъ товара по рѣкѣ Оби, будетъ производиться на принадлежащихъ обществу пароходахъ и буксирныхъ судахъ новой постройки. Слѣдованіе по этому пути займетъ очень незначительный промежутокъ времени, не болѣе 20 сутокъ (внизъ по теченію.)

Даже, если оцѣнка г. Голохвастова оказалась бы немного оптимистической, если бы пришлось на практикѣ платить за провозъ пуда 40 коп., то и тогда на сибирскомъ хлѣбѣ, напримѣръ, было бы значительное сбереженіе отъ 13 до $15^1/_2$ коп. съ пуда, сравнительно со стоимостью вывоза по Тюмень-Пермь-Архангельскому пути, т. е. самымъ дешевымъ изъ нынѣ существующихъ вывозныхъ путей. Тогда, благодаря существованію дороги г. Голохвастова, сибирскій хлѣбъ и другіе грузы могли бы быть отправлемы въ Европу при какихъ бы то ни было низкихъ цѣнахъ на хлѣбъ за границей.

Обская желѣзная дорога составляетъ самое смѣлое и вмѣстѣ съ тѣмъ самое удачное улучшеніе „сѣвернаго морского пути". Она устраняетъ рискъ и опасности перехода черезъ Карское море и даетъ возможность въ теченіе 4 до 6 мѣсяцевъ въ году пользоваться самымъ безопаснымъ изъ всѣхъ путей, какіе когда-нибудь могутъ соединить Сибирь съ Европой.

Весь бассейнъ Оби и ея значительнаго притока Иртыша, заключающій въ себѣ самыя производительныя мѣстности Сибири, какъ Тобольскую и Томскую губерніи, иртышскія степи и отдаленные земледѣльческіе округа, какъ то богатый Алтайскій округъ, получатъ громадныя выгоды отъ постройки этой дороги, которая дастъ имъ возможность ежегодно сбывать по выгодной цѣнѣ свои продукты для вывоза ихъ на внѣшніе рынки.

Русское правительство сознало важное значеніе проекта г. Голохвастова и рѣшило облегчить его осуществленіе. Оно даровало г. Голохвастову концессію на постройку и эксплоатацію Обской желѣзной дороги и дозволило ему ввезти въ Россію моремъ на берегъ Югорскаго пролива безъ уплаты таможенныхъ пошлинъ рельсы, подвижной составъ, машины и вообще всѣ необходимыя принадлежности для постройки вышеупомянутой желѣзной дороги. Кромѣ того, ему дозволено производить изысканія, строить и экс-

плоатировать эту желѣзную дорогу съ помощью иностранныхъ капиталовъ.

Починъ и долговременныя хлопоты г. Голохвастова съ цѣлью осуществить задуманное имъ грандіозное предпріятіе заслуживаютъ этихъ поощреній, а также нашего привѣтствія и добраго пожеланія ему успѣха.

Существуютъ и другіе проекты устройства желѣзныхъ дорогъ для соединенія сѣверной части Сибири съ Ледовитымъ океаномъ или съ Бѣлымъ моремъ черезъ Уралъ. Исключительная концессія, дарованная одному г. Голохвастову, отнимаетъ у нихъ всякій шансъ на осуществленіе; однако, мы упомянемъ и о нихъ.

По проекту инженера Гетте, который въ 1900 году отчасти изслѣдовалъ направленіе линіи, подобное направленію дороги по проекту г. Голохвастова, слѣдуетъ соединить нижнее теченіе Оби съ морскимъ портомъ Бѣлковскимъ, лежащимъ близъ Югорскаго пролива. Этотъ портъ сильно засоренъ пескомъ, и въ него не могутъ входить большія суда.

Проектъ г. Варнеке заключается въ томъ, чтобы соединить нижнее теченіе Оби съ рѣкой Печорою.

Послѣдній по времени проектъ, превозносимый похвалами г. Маркграфа, состоитъ въ томъ, чтобы соединить Березовъ, лежащій на Оби, съ Архангельскимъ желѣзнодорожнымъ путемъ, длиною приблизительно въ 1250 верстъ.

Ни одинъ изъ трехъ проектовъ не выдерживаетъ серьезной критики.

Проектъ Тюмень-Іевлево. Необходимо соорудить желѣзнодорожную линію, которая составила бы продолженіе Уральской линіи до Іевлева, на Тоболѣ. Такъ какъ эта линія коротка (отъ 65 до 95 верстъ) и окажетъ большія услуги, то черезъ нѣсколько лѣтъ, вѣроятно, она осуществится; можетъ быть, доведутъ ее и до Тобольска.

Что же касается другихъ проектовъ жел. дорогъ въ Сибири, то они осуществятся позже. Упомянемъ лишь о слѣдующихъ:

Монгольская линія, которая, исходя отъ Иркутска, прошла бы чрезъ Троицко-Савскъ и Ургу, по пустынѣ Гоби и дошла бы до Калгана и Пекина.

Линія Обь-Ташкентъ, которая прошла бы чрезъ Барнаулъ, Семипалатинскъ, Сергіополь, Копалъ и Вѣрный.

Линія Кузнецкаго округа, которая соединила бы руд-

ники и каменноугольныя копи Тельбеса, Кальтана и Кольчугина[1] съ Сибирской желѣзной дорогой.

Линія между Ангарой и Леной, которая соединила бы эти два водные пути между Намыромъ и Усть-Кутскомъ; это два пункта, чрезъ которые провозятъ значительное количество товаровъ изъ бассейна Лены въ остальныя области Сибири.

Легко представить себѣ, какія громадныя затраты времени, труда и денегъ потребовало бы сооруженіе всѣхъ этихъ путей; но оно значительно повліяло бы на распространеніе культуры и великолѣпно завершило бы дѣло, начатое постройкою Сибирской желѣзной дороги. Однако, лишь нѣкоторые изъ этихъ путей соотвѣтствовали бы непосредственно назрѣвшимъ уже экономическимъ потребностямъ, большая же часть изъ нихъ имѣла бы цѣлью не удовлетвореніе этихъ потребностей, еще пока слишкомъ слабыхъ, а самое проявленіе ихъ къ жизни.

---

1 Линія Обь (Поломошни) -Ташкентъ включаетъ въ себѣ и линію Кузнецкаго округа. Начиная съ 1903 года эта линія очень интересуетъ многихъ предпринимателей, и въ Правительственныя учрежденія поступило нѣсколько предложеній образовать общество Поломошни-Ташкентской жел. дор., съ раздѣленіемъ на участки, до Семипалатинска, отъ него до Вѣрнаго и отъ Вѣрнаго до Ташкента. Эта линія во всемъ своемъ протяженіи — стратегическая, и можно признать ее коммерческою и доходною только до Семипалатинска, въ особенности линія до Барнаула, съ Вѣрнаго на Кузнецкъ, можетъ быть признана очень полезной, какъ могущая вывозить на Томскъ и далѣе богатства Алтайскаго округа.

III. Земледѣліе.

I. Переселенія. — Земледѣльческое населеніе.

Громадная площадь, занимаемая Сибирью, заключаетъ въ себѣ нѣсколько милліоновъ квадратныхъ верстъ земель, годныхъ для хлѣбопашества и для скотоводства. Нѣкоторые участки этой площади замѣчательно плодородны и вполнѣ пригодны для воздѣлыванія злаковъ, напримѣръ, пшеницы; такіе участки могутъ вполнѣ обезпечить благосостояніе населенія.

Коренные Сибирскіе жители не умѣли пользоваться этими свойствами почвы. Они вели кочевую жизнь; охота, рыболовство и скотоводство вполнѣ удовлетворяли всѣ ихъ потребности. Русская колонизація придала цѣнность землямъ сѣверной Азіи, годнымъ для культуры хлѣба. Уже въ прошломъ вѣкѣ множество русскихъ крѣпостныхъ, кто волей, кто неволей, перешли туда, гдѣ Уральскія горы стали преградой между ними и господами ихъ и начали новую жизнь въ Азіи. Тогда число ихъ не достигало и 75.000 человѣкъ; но эта цифра постепенно возрастала, такъ какъ изъ сосѣднихъ русскихъ губерній — Вятской, Пермской и Уфимской ежегодно выселялось добровольно значительное количество переселенцевъ; къ нимъ присоединялись и ссыльные, которыхъ по временамъ бывало очень много. Эти переселенцы-крестьяне поселялись обыкновенно въ средней полосѣ Сибири на лучшихъ земляхъ, вдоль почтовой дороги Тюмень-Иркутскъ, въ равнинахъ при подножіи Алтая и другихъ мѣстахъ, т. е. всюду, гдѣ есть черноземъ, гдѣ земля плодородна, гдѣ климатъ, хотя и суровъ, но дѣлаетъ возможнымъ произрастаніе обильной растительности. Съ приходомъ русскихъ въ Сибирь, туземцы мало по малу отступали; тѣ изъ нихъ, которые занимались охотой и рыбной ловлей, ушли за предѣлы земледѣльческихъ поясовъ и окопча-

Сибирь

Вновь прибывшіе переселенцы на Алтаѣ.

тельно углубились въ сѣверныя мѣстности, ища пріюта въ непроходимыхъ „урманахъ“ [1] и ледяныхъ тундрахъ; жившіе скотоводствомъ оставили русскимъ самыя обильныя изъ своихъ пастбищъ и продолжали вести свою кочевую жизнь, передвигаясь по мѣстности, лежащей южнѣе ихъ прежнихъ пастбищъ. Кочевники эти и до сего времени еще почти не измѣнили своего прежняго образа жизни.

Съ годами переселенческое движеніе получило еще большее значеніе. Не крѣпостные уже искали себѣ на этихъ обширныхъ пространствахъ убѣжища и свободы; въ Сибирь переселялись теперь свободные крестьяне, покидая свои прежнія земли подъ вліяніемъ земельной нужды. Какъ ни плодороденъ прекрасный черноземъ въ губерніяхъ средней и южной Россіи, двѣ или четыре десятины земли, къ тому же еще плохо обработанной, не могутъ прокормить цѣлой семьи, а это все, что у нея осталось изъ $5^1/_2$ десятинъ на душу [2], которыми надѣлилъ ее Царь-Освободитель при освобожденіи крестьянъ. Но вѣдь есть поговорка, что дѣти растутъ такъ же быстро, какъ и озимь.

Съ 1880 до 1890 года не менѣе 440,000 переселенцевъ перешли въ Сибирь, стремясь найти въ ней большій надѣлъ земли и облегчить свою жизнь, но какія страданія и труды вынесли они, чтобы достигнуть своей цѣли!

Благодаря постройкѣ желѣзной дороги, переселеніе еще болѣе усилилось; въ іюлѣ 1900 года оказалось, что одна Сибирская желѣзная дорога перевезла 1.000,000 переселенцевъ. Въ настоящее время цѣлая армія въ 200,000 человѣкъ и болѣе ежегодно переходитъ въ Уральскія горы [3]. Правительство поощряетъ и организуетъ это великое движеніе, такъ какъ этимъ предотвра-

---

[1] „Урманами“ называютъ здѣсь громадныя пространства на сѣверѣ Сибири, покрытыя непроходимыми лѣсами и затопляемыя болотами въ теченіе теплаго времени года; люди не могутъ жить тамъ и рѣшаются пройти черезъ урманы лишь зимою, когда болота покрываются толстою ледяною корою.

[2] За „душу“ принимаются не только взрослые работники, но и дѣти мужского пола всякаго возраста, попавшіе въ ревизскую перепись.

[3] Въ послѣдніе годы въ Сибирь переселялось (мужчинъ, женщинъ и дѣтей):

въ	1896 году	203,000
„	1897 „	87,000
„	1898 „	206,000
„	1899 „	222,000

щается нищета внутри Европейской Россіи, и быстро заселяется Россія азіатская, и это, конечно, одинаково благотворно и для той, и для другой. Еще до прибытія переселенцевъ къ берегамъ Волги, имъ оказываютъ содѣйствіе указаніемъ пути, отправляютъ съ ними врачей или фельдшерицъ, кормятъ въ дорогѣ и направляютъ на тѣ земли, которыя имъ отведены; на станціяхъ желѣзной дороги есть особыя учрежденія, называемыя „переселенческими пунктами“, гдѣ о нихъ заботятся; здѣсь часто выдаютъ имъ пособія, доставляютъ убѣжище и пропитаніе.

Земли, предоставленныя переселенцамъ, предварительно изучаются комитетомъ, и спеціальныя административныя учрежденія разселяютъ ихъ по мѣстамъ, наиболѣе подходящимъ къ ихъ прежнему образу жизни. Выполненныя правительствомъ работы по осушенію почвы, по орошенію, прорытію колодцевъ и проч. дали возможность поселить переселенцевъ въ нѣкоторыхъ пунктахъ Барабинской степи, которая мѣстами имѣетъ болотистую почву, и въ киргизскихъ степяхъ, гдѣ мало воды. Иногда, однако, случается, что переселенцевъ не удовлетворяютъ отведенныя имъ земли, и они возвращаются въ свои деревни, гдѣ и увеличиваютъ собою число нуждающихся. Нужно было предотвратить подобное возвращеніе переселенцевъ, которое бо́льшею частью вызывалось тѣмъ, что крестьянамъ незнакомы были области, куда они переселялись.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги организовалъ поэтому отправку развѣдчиковъ „ходоковъ“. Теперь крестьяне уже не покидаютъ своего мѣстожительства, пока ихъ ходоки не съѣздятъ предварительно осмотрѣть предложенныя земли и пока они окончательно не выберутъ себѣ мѣста для поселенія.

Большая часть переселенцевъ разселилась между Уральскими горами и Байкальскимъ озеромъ, но съ особенной интенсивностью проявился наплывъ переселенцевъ въ западныхъ губерніяхъ Сибири — въ Тобольской и Томской.

Въ настоящее время въ Сибири уже оказывается русскаго населенія приблизительно 6.000,000 человѣкъ; конечно, эти переселенцы представляютъ еще рѣдкое населеніе для страны, они какъ бы затерялись среди громадныхъ пространствъ, заселяемыхъ ими; но въ двухъ вышеупомянутыхъ губерніяхъ русское населеніе имѣетъ уже нѣкоторое значеніе [1]. Большинство этихъ переселен-

[1] Количество населенія въ Тобольской и Томской губерніяхъ равняется количеству его во всей остальной Сибири; въ 1897 году было здѣсь 3.367,000 жителей. Съ тѣхъ поръ населеніе здѣсь значительно

цевъ осталось вѣрнымъ своимъ прежнимъ занятіямъ; земля прокармливаетъ ихъ, лишь небольшое число работаетъ въ алтайскихъ рудникахъ или въ центральныхъ и восточныхъ губерніяхъ Сибири. Этимъ 6.000,000 русскимъ, число которыхъ постоянно возрастаетъ, туземныя инородческія племена могутъ противопоставить лишь 2.000,000 человѣкъ; нѣкоторыя инородцы, повидимому, понемногу исчезаютъ, ихъ губятъ нищета, алкоголь и болѣзни. Вслѣдствіе преобладанія русскаго элемента въ Сибири, теперь этотъ обширный край сталъ преимущественно земледѣльческой страной.

II. Организація поземельной собственности. Распредѣленіе земель.

Организація поземельной собственности въ Сибири вовсе не та, какая существуетъ въ западныхъ странахъ Европы и въ Европейской Россіи. Такая организація, по моему мнѣнію, представляетъ одну изъ самыхъ серьезныхъ помѣхъ для экономическаго развитія этой страны [1].

Главная основа этой организаціи состоитъ въ томъ, что земля принадлежитъ государству. И не только тундры, оледенѣлые берега, непроходимые лѣса, но и степи, горы, луга и поля, — все принадлежитъ государству. Лишь въ отдѣльныхъ случаяхъ допускаются исключенія изъ этого правила: таковы нѣкоторые поземельные участки, нѣкогда проданные казною частнымъ лицамъ, владѣнія Кабинета Его величества (Алтайскій и Нерчинскій округа), земли, дарованныя въ полную собственность казацкимъ общинамъ, и проч.

Итакъ, инородцы и крестьяне не признаются собственниками земель, которыя они занимаютъ; они не пользуются существеннымъ правомъ собственника, — правомъ отчужденія этихъ земель; они только преемственные даровые арендаторы этихъ земель, вѣчно пользующіеся доходами съ нихъ. Это пользованіе землей вытекаетъ изъ правъ очень разнообразныхъ и довольно плохо установленныхъ: право вѣчнаго владѣнія для земель, занятыхъ туземцами (это касается, главнымъ образомъ, инородцевъ киргизской степи и

возрасло; туземный элементъ, состоящій, главнымъ образомъ, изъ остяковъ, зырянъ и самоѣдовъ, заселяетъ бассейнъ нижняго теченія Оби и составляетъ приблизительно лишь 4% всего населенія.

1 Серьезныя неудобства поземельнаго устройства Сибири вызывали уже нѣсколько разъ обсужденіе вопроса о его преобразованіи и о введеніи въ этой странѣ частнаго землевладѣнія.

бурятъ Забайкальскаго округа), право первоначальнаго владѣнія, или скорѣе первоначальной обработки для земель, занятыхъ переселенцами, право „рѣшающаго голоса“ для земель, раздаваемыхъ новымъ поселенцамъ и казацкимъ войскамъ.

Въ какихъ формахъ проявляется это поземельное пользованіе? Послѣднія, конечно, измѣняются соотвѣтственно степени разработки различныхъ пространствъ, т.-е. соотвѣтственно тому, въ какомъ отношеніи находится количество земель къ числу даннаго населенія. Тамъ, гдѣ приливъ переселенцевъ значительнѣе, гдѣ крестьяне живутъ общинами, гдѣ свободныхъ земель мало, т.-е. въ земледѣльческомъ поясѣ Западной Сибири, пользованіе землею, какъ пахатной, такъ и луговой, сходно съ господствующимъ въ Европейской Россіи общиннымъ крестьянскимъ землевладѣніемъ. Земля принадлежитъ общинамъ, т.-е. всѣмъ семействамъ одной деревни сообща, или цѣлой волости; передѣлами земля время отъ времени перераспредѣляется между отдѣльными семействами общины [1].

Иногда, волость или деревня владѣетъ такимъ значительнымъ количествомъ земли, что раздѣлы оказываются излишними; это чаще всего встрѣчается въ среднихъ губерніяхъ Сибири. Тогда всякій обрабатываетъ землю, пасетъ свою скотину и рубитъ лѣсъ, гдѣ ему удобнѣе, и пока онъ хозяйствуетъ такимъ образомъ въ избранномъ имъ участкѣ, онъ признается законнымъ владѣтелемъ его, и сосѣди не пытаются уже нарушать владѣльческихъ правъ.

Случается также, что земли совершенно свободны и не имѣютъ никакого собственника, и это даже въ земледѣльческомъ поясѣ Восточной Сибири. Такъ какъ здѣсь очень рѣдкое населеніе, то установилась форма пользованія землею, болѣе похожая на захватъ земли въ полную собственность. Это частное пользованіе землею со всѣми правами собственника. Крестьянинъ поселяется на этихъ свободныхъ земляхъ, устраиваетъ себѣ мало-по-малу настоящее помѣстье, которое и огораживаетъ; это „заимки“, фермы, гдѣ живутъ владѣльцы ихъ [2].

Точная регистрація поземельной собственности въ Сибири на-

1 Здѣсь происходитъ обратное тому, что существуетъ въ Европейской Россіи; при раздѣлахъ участки раздаются въ Сибири не по жребію, но остаются за предложившимъ высшую цѣну, причемъ стремятся къ тому, чтобы участковъ не дробить.

2 Это очень любопытно, такъ какъ фермы почти неизвѣстны въ Европейской Россіи, гдѣ крестьянскія жилища группируются въ сплошныя деревни, между которыми лежатъ общинныя земли. Здѣсь почти всюду земли общинныя и черезъ краткіе періоды времени произ-

чалась лишь за послѣдніе годы; изъ года въ годъ все большее и большее количество земель обмежевывается и тѣмъ мало-по-малу возстановляется порядокъ, столь необходимый для развитія благосостоянія страны.

Въ Сибири нѣтъ крупныхъ землевладѣльцевъ, крупнаго и мелкаго дворянства. Въ этой странѣ крѣпостного права не существовало, и земля распредѣлена довольно правильно между однокровными и одноправными насельниками. Въ земледѣльческомъ поясѣ Западной Сибири земли распредѣляются по общинамъ; но внутри каждой изъ этихъ поземельныхъ единицъ, поземельные участки распредѣляются періодически довольно правильно между отдѣльными семействами. Въ среднемъ, душевой надѣлъ составляетъ приблизительно 17 десятинъ; въ настоящее время для новыхъ переселенцевъ учреждена норма душевого надѣла; имъ отводятъ по 14 десятинъ на душу, что составитъ на каждую семью около 68 десятинъ и болѣе, смотря по числу дѣтей мужескаго пола. Эта значительная цифра душевого надѣла, конечно, заключаетъ въ себѣ не одинъ удобныя земли; но во всякомъ случаѣ, такой надѣлъ вполнѣ достаточенъ для обезпеченія существованія переселенца. Притомъ часто случается, что болѣе дѣятельный, чѣмъ другіе, крестьянинъ мало по малу захватываетъ значительныя пространства земли; нерѣдко встрѣчаемъ здѣсь крестьянъ, ежегодно засѣвающихъ нѣсколько сотъ десятинъ. Въ Восточной Сибири земли распредѣлены гораздо неравномѣрнѣе. Пространство земли принадлежащей заимкѣ, или фермѣ, ограничивается лишь возможностью для владѣльца обрабатывать данное пространство, т.-е. зависитъ отъ суммы его капитала и отъ количества рабочихъ, какимъ онъ можетъ располагать; встрѣчаются фермы, владѣнія которыхъ занимаютъ значительную площадь земли (до 1000 десятинъ).

Казацкія общины получили особенно выгодный надѣлъ. Казацкое войско Западной Сибири занимаетъ приблизительно около 5.000.000 десятинъ земли [1], обрабатываемыхъ населеніемъ въ 134.000 человѣкъ (данныя за 1898 годъ); это составитъ на

водятся передѣлы ихъ между крестьянами по жребію, такимъ образомъ, черезъ, очень краткіе, періоды времени послѣдніе получаютъ уже другіе участки; притомъ эти участки довольно далеко отстоятъ одинъ отъ другого; потому крестьяне здѣсь не могутъ жить среди своихъ земель, подобно французскимъ землевладѣльцамъ.

[1] Вдоль желѣзнодорожной линіи, соединяющей Петропавловскъ съ Омскомъ, вдоль Иртыша между Омскомъ и Усть-Каменогорскомъ, лежащимъ въ Алтайскихъ горахъ, тянется полоса земель, шириною отъ

каждое лицо мужского пола въ среднемъ приблизительно 69 десятинъ, изъ коихъ 48 до 49 десятинъ пахатной земли и пастбищъ и около 5 десятинъ лѣсу.

III. Земледѣльческіе пояса.

Пространства, годныя для заселенія и культуры, имѣютъ значительное протяженіе; они занимаютъ почти весь средній поясъ Сибири отъ Уральскихъ горъ до Тихаго океана. Однако, они неодинаково поддаются обработкѣ, такъ какъ климатъ и почва въ нихъ различны.

Средній поясъ Западной Сибири, какъ обладающій болѣе благопріятнымъ климатомъ и представляющій обширныя равнины, кое-гдѣ заросшія лѣсами, поддерживающими необходимую для растительности влагу, отличающійся притомъ почвою, богатой растительнымъ перегноемъ, особенно пригоденъ для культуры. Въ этомъ поясѣ земледѣліе составляетъ главное средство существованія для населенія. Въ Средней Сибири, болѣе гористой и болѣе холодной, встрѣчаются лишь мѣстами земли, годныя для земледѣлія. Въ Восточной Сибири есть также плодородныя области съ хорошимъ будущимъ, какъ то плодородный Минусинскій край, но, по причинѣ рѣдкаго населенія, онѣ пока не имѣютъ еще значенія.

Слѣдуя отъ запада на востокъ, перечислимъ главныя земледѣльческія полосы Сибири, уже обрабатываемыя теперь; земледѣльческіе продукты, въ особенности злаки, представляютъ здѣсь главное средство къ жизни для мѣстныхъ жителей.

Сначала разстилаются передъ нами, отъ Уральскихъ горъ до Омска, Ишимскія степи; ширина ихъ достигаетъ почти 300 вер. Съ сѣвера онѣ ограничиваются приблизительно 57° широты, а съ юга отдѣляются желѣзнод. линіей отъ киргизскихъ степей, характеръ которыхъ иной [1]. Главные центры этого района — небольшіе города: Курганъ, Ишимъ, Челябинскъ, Ялуторовскъ, Тара и др.

Далѣе идутъ Барабинскія степи, гдѣ единственное важное мѣстечко Каинскъ; эти степи еще очень мало обрабатываются.

---

20 до 30 верстъ, принадлежащая казацкимъ станицамъ; послѣднія располагаютъ, кромѣ того, еще многими оазисами въ Киргизской степи и разными пустошами, лежащими между Семипалатинскомъ и Бійскомъ. Земли, занятыя казаками, принадлежатъ къ лучшимъ землямъ Западной Сибири.

[1] Вслѣдствіе частыхъ засухъ киргизскія степи мало пригодны

За ними слѣдуетъ Алтайскій округъ съ его степями и долинами столь плодородными, что ихъ называютъ „житницей Сибири“. Здѣсь встрѣчаемъ довольно значительныя поселенія: Барнаулъ, Бійскъ, Усть-Каменогорскъ, Змѣиногорскъ, Колывань и проч. Земледѣльческій районъ Томска и Марінска имѣетъ меньшее протяженіе и менѣе богатъ; онъ развивается, однако, быстро.

Въ Средней Сибири, за исключеніемъ узкаго пояса обработанныхъ земель, окаймляющаго желѣзнодорожную линію до Иркутска и нѣсколько расширяющагося около Ачинска, Красноярска, Канска, Нижнеудинска, Балаганска, встрѣчаемъ лишь одинъ земледѣльческій округъ, отличающійся урожайностью на болѣе значительномъ протяженіи, именно Минусинскій, лежащій по берегамъ Енисея при верхнемъ его теченіи.

Занятіями жителей въ Восточной Сибири служатъ охота, сборъ кедровыхъ орѣховъ и извозъ. Земледѣліе составляетъ для нихъ только подсобное занятіе. Обработкою земли занимаются здѣсь лишь мѣстами въ долинахъ южной части Забайкальскаго округа и между рѣками Зеей и Буреей и вдоль нѣкоторыхъ рѣкъ Якутской губерніи. Въ Уссурійскомъ краѣ новые переселенцы вырубаютъ просѣки въ лѣсахъ, расчищая почву подъ пашню.

Природа почвы этихъ земледѣльческихъ районовъ еще недостаточно изслѣдована; повидимому, она различна и зависитъ отъ широты мѣста и рельефа поверхности. Въ ишимскихъ, барабинскихъ и алтайскихъ степяхъ преобладаетъ суглинокъ, смѣшанный съ пескомъ, и покрытый чернымъ или красноватымъ слоемъ чернозема, иногда верхній слой почвы имѣетъ бѣловатый оттѣнокъ. Толщина слоя растительнаго перегноя бываетъ различна, мѣстами она очень значительна. Въ центральныхъ губерніяхъ Европейской Россіи слой чернозема, говорятъ, бываетъ толще здѣшняго. Центральная часть ишимскихъ и алтайскихъ равнинъ особенно плодородна; черная и красноватая почва ихъ отличается твердостью. Въ степяхъ Ишима рельефъ поверхности оказываетъ свое вліяніе на свойства почвы. Мѣстами это плоскія равнины; кое-гдѣ видимъ небольшія долинки, разстилающіяся между значительными продолговатыми и узкими возвышеніями, которыя здѣсь на-

---

для культуры; однако, здѣсь есть оазисы, какъ Кокчетавъ, Баянъ-Аулъ и пр., которые лучше орошены и болѣе плодородны. Долины Иртыша и нѣкоторыхъ другихъ рѣкъ, вслѣдствіе обильнаго орошенія отъ ежегодно разливающейся воды, также пригодны для земледѣльческой обработки.

зываются „гребнями“. Слой чернозема на этихъ гребняхъ очень толстъ, но тоньше въ промежуточныхъ долинахъ, гдѣ онъ даже нерѣдко отсутствуетъ. Тамъ почва бѣловатая, вслѣдствіе содержащейся въ ней въ значительномъ количествѣ соли. Такая почва мало производительна[1]. Въ ишимскихъ степяхъ разбросаны мѣстами лѣса и березовыя рощи, среди которыхъ въ видѣ островковъ или квадратовъ шахматной доски расположены поля и луга. Лѣса эти обезпечиваютъ мѣстность отъ засухи.

Долины предгорій Алтая и степи этого округа покрыты очень толстымъ слоемъ чернаго чернозема; среди русскихъ и сибирскихъ крестьянъ молва о немъ перешла даже въ легенду. Въ Барабинской степи почва хуже и часто болотиста. Новые переселенцы терпѣли здѣсь не мало неудачъ. На земляхъ, годныхъ для обработки, окруженныхъ небольшими озерами и болотами, такъ сильно размножаются комары, мошки и другія насѣкомыя и такъ мучатъ и людей, и животныхъ, что лѣтомъ жизнь становится здѣсь невыносимой. Разсказываютъ, случалось не разъ, что новые переселенцы убѣгали отъ этого бича Божія. Постепенное обезлѣсенье Барабинской степи должно повести за собой ея осушеніе и оздоровленіе и улучшеніе ея почвы.

Въ отношеніи температуры самыми благопріятными являются земледѣльческіе районы Западной Сибири. Здѣсь климатъ менѣе суровъ и немногимъ отличается отъ климата восточной части Европейской Россіи. Средняя годовая температура здѣсь дѣйствительно ниже ($0{,}3^0 — 0{,}5^0$), но лѣтомъ знойное солнце ускоряетъ развитіе растительности; съ мая до октября средняя температура приблизительно 15^0, что совершенно достаточно для воздѣлыванія полей. Если зима бываетъ сравнительно суха, то въ періодъ развитія растительности атмосферные осадки нормальны (съ мая до октября дождя выпадаетъ до 175 миллиметровъ).

Посѣвы здѣсь часто страдаютъ отъ очень рѣзкихъ колебаній температуры и именно отъ черезчуръ прохладныхъ лѣтнихъ ночей. На широтѣ Ишима и Тюкалинска снѣгъ падаетъ иногда въ іюнѣ и августѣ; случается, что хлѣбъ здѣсь не вызрѣваетъ. Въ одинъ и тотъ же день колебанія температуры очень значительны, даже въ маѣ, а также и въ сентябрѣ, когда средняя температура дня[2] составляетъ еще 10^0 по Ц. и болѣе, растенія подвергаются очень опаснымъ для нихъ ночнымъ морозамъ. Эти весенніе и

[1] Такія пропитанныя солью земли называются „солончаками“.

[2] Крайнія амплитуды значительны; средняя температура самаго

РАЙОНЫ земледѣлія
и скотоводства
области земледѣлія
Каспійское море
Котлисъ
Омскъ
Томскъ
Красноярскъ
Канскъ
Иркутскъ
Забайкалье
Монголія
Киргизы

осенніе заморозки вызываются не только холодомъ, но и сильнымъ лученспусканіемъ, проявляющимся при безоблачномъ небѣ; это одна изъ самыхъ серьезныхъ помѣхъ для сибирскаго земледѣлія. Холодные и продолжительные дожди также задерживаютъ иногда созрѣваніе хлѣбовъ. Зато градъ падаетъ здѣсь очень рѣдко.

Самое вредное здѣсь насѣкомое — саранча. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ она сильно опустошила южные уѣзды Тобольской губерніи.

Теперь направляютъ многихъ переселенцевъ въ оазисы Киргизской степи. Сѣрая глинистая почва ея плодородна, но здѣсь бываютъ частыя засухи; атмосферные осадки незначительны; лѣтомъ солнце очень знойное. Правительство ежегодно тратитъ значительныя суммы (до 300.000 рублей) на работы по орошенію почвы, устраивая артезіанскіе и обыкновенные колодцы и т. п. Но сумѣетъ ли населеніе содержать въ порядкѣ эти сооруженія, обусловливающія возможность его существованія въ этой странѣ.

Въ Средней Сибири земледѣльческія мѣстности разсѣяны среди дремучихъ сосновыхъ, еловыхъ, лиственныхъ и кедровыхъ лѣсовъ. Таковы равнины Ачинска, Красноярска, земли Канска, Нижнеудинска, Балаганска. Здѣсь почва вообще глинистая; верхній слой — черный черноземъ; почва плодородна и годится въ особенности для воздѣлыванія тощихъ злаковъ, какъ, напримѣръ, ржи.

Въ Средн. Сибири климатъ холоднѣе, нежели на тѣхъ же широтахъ Западной Сибири. Средняя температура тѣхъ пяти мѣсяцевъ, когда произрастаетъ растительность, не превышаетъ 14^0; средняя температура самаго жаркаго мѣсяца не переходитъ за 19^0. Лѣтніе дождевые осадки даютъ слой дождя лишь въ 150 миллиметровъ. Климатъ Средней Сибири едва ли, однако, даетъ надежду на то, чтобы земледѣліе развилось здѣсь такъ же, какъ въ Тобольской и Томской губерніяхъ. Минусинскій округъ представляетъ исключеніе; онъ лучше огражденъ съ сѣвера и лежитъ подъ болѣе южной широтой; этотъ округъ еще мало населенъ, а когда и сюда прибудутъ русскіе переселенцы, то онъ, можетъ быть, займетъ выдающееся мѣсто среди другихъ земледѣльческихъ районовъ Сибири.

За Байкальскимъ озеромъ климатъ еще холоднѣе и болѣе континентальный. Въ Забайкальскомъ округѣ разница средней температуры самыхъ жаркихъ мѣсяцевъ и средней самыхъ хо-

---

холоднаго мѣсяца приблизительно—18^0 Ц., средняя температура самаго жаркаго мѣсяца приблизительно $19{,}5^0$.

Сибирь

Поскотина на Алтаѣ.

лодныхъ составляетъ 49° Ц.; въ теченіе тѣхъ пяти мѣсяцевъ, когда произрастаетъ растительность, средняя температура 13,5°.

Земледѣліе здѣсь не можетъ имѣть серьезнаго значенія. Оно преуспѣваетъ лишь въ южной части этой области; здѣсь, подъ вліяніемъ благопріятной широты и безоблачнаго неба, солнце даетъ достаточно тепла, и злаки произрастаютъ свободно, несмотря на то, что подпочва остается промерзшей круглый годъ. Оффиціально Забайкальскій округъ еще не открытъ для переселенія. Земледѣліе служитъ здѣсь средствомъ существованія лишь для прежнихъ поселенцевъ, большая часть которыхъ ссыльные или потомки ссыльныхъ. Буряты по преимуществу ведутъ кочевую жизнь; впрочемъ, нѣкоторые изъ нихъ осѣдлые и начинаютъ заниматься земледѣліемъ. Области Амурская, Приморская и Якутская не могутъ еще обходиться своимъ хлѣбомъ и получаютъ его изъ Западной Сибири или изъ Америки.

IV. Системы земледѣлія.

Изобиліе свободныхъ земель и отсутствіе внѣшняго сбыта для сельскихъ продуктовъ вызвали тѣ способы обработки земли, которыхъ держатся и по сію пору. Эти способы видоизмѣняются соотвѣтственно почвѣ и климатическимъ условіямъ каждой области; но всѣ они сводятся къ одной и той же системѣ экстенсивной культуры, встрѣчаемой только въ Сибири. При этой системѣ требуется очень малая затрата труда. Нѣтъ ни удобренія, ни сѣвооборотовъ; прямо распахиваютъ дѣвственную почву, засѣваютъ ее хлѣбомъ нѣсколько лѣтъ подрядъ, потомъ оставляютъ подъ паромъ, годъ почва отдыхаетъ, потомъ засѣваютъ ее опять хлѣбомъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, послѣ чего она будетъ отдыхать еще годъ; потомъ опять засѣваютъ ее въ теченіе одного-двухъ лѣтъ. Истощенная или заросшая сорной травой земля, наконецъ, начинаетъ давать очень плохіе урожаи, тогда крестьянинъ оставляетъ ее подъ паромъ въ теченіе 15 или 20 лѣтъ и распахиваетъ новый участокъ, съ которымъ будетъ обращаться точно такъ же, какъ и съ прежнимъ. Продолжительность срока оставленія земли подъ паромъ различна; она соотвѣтствуетъ природѣ почвы и роду хлѣба. На нѣкоторыхъ земляхъ поле пускаютъ подъ паръ на годъ послѣ каждаго урожая; на другихъ, болѣе выносливыхъ, черезъ два, три или четыре года: земля оставляется въ залежи лишь послѣ обработки ея въ теченіе 25—30 лѣтъ. Утверждаютъ,

что нѣкоторыя земли лучшихъ алтайскихъ районовъ, гдѣ слой чернозема значительной толщины, обрабатываются цѣлыхъ 100 лѣтъ, ни разу не оставаясь подъ паромъ. Увеличивающееся населеніе губерній Западной Сибири и именно ишимскихъ степей не допускаетъ уже возможности распахивать одну и ту же землю столь продолжительное время, и прежняя система земледѣлія здѣсь превращается въ систему двойного или тройного сѣвооборота. Мало-по-малу оказывается необходимымъ удобрять истощившіяся земли, для чего пользуются навозомъ, который прежде оказывался излишнимъ.

Искусственныя сооруженія, вызывающія улучшеніе почвы, составляютъ здѣсь исключеніе. Для устраненія избытка влаги жгутъ сосѣдніе лѣса, жгутъ и траву въ степяхъ для уничтоженія сорныхъ травъ. Орошеніе луговъ производится лишь въ нѣкоторыхъ минусинскихъ степяхъ туземными татарами.

Однако, не слѣдуетъ ставить въ вину сибирскому крестьянину примитивные способы его хозяйства. Ему принадлежитъ большое пространство земли, и заботиться о лучшемъ урожаѣ ему незачѣмъ; получивъ количество хлѣба, нужное лично для него и для его семьи, а также для пополненія общественныхъ продовольственныхъ магазиновъ, обезпечивающихъ ему продовольствіе въ случаѣ голода [1], онъ выручитъ за оставшееся у него количество хлѣба лишь ничтожную до смѣшного сумму.

Замѣтимъ, что сибирскій крестьянинъ, какъ и его русскій собратъ, часто бываетъ лѣнивъ; однако, въ умственномъ положеніи онъ стоитъ выше послѣдняго и обладаетъ большею предпріимчивостью, онъ понимаетъ мѣстныя условія и умѣетъ приспособиться къ нимъ.

V. Земледѣльческія машины и орудія.

До послѣднихъ лѣтъ, т. е. до постройки желѣзной дороги и до правительственной организаціи переселенія, для обработки

[1] Русскій крестьянинъ, лишенный образованія, не умѣетъ быть бережливымъ и всегда склоненъ растратить свои наличныя средства. Для устраненія голода, наступающаго за плохимъ урожаемъ, законъ обязываетъ общины устраивать и поддерживать продовольственные магазины, куда, при хорошемъ урожаѣ, каждый крестьянинъ ссыпаетъ количество хлѣба, соотвѣтствующее числу членовъ его семьи. Въ случаѣ голода, населеніе получаетъ хлѣбъ изъ общественныхъ запасовъ въ потребномъ для него количествѣ; на слѣдующій годъ община обязана пополнить убыль въ продовольственномъ магазинѣ.

земли употребляли лишь соху и борону. Соха—нѣчто въ родѣ деревяннаго плуга съ желѣзнымъ сошникомъ (разновидность этихъ сохъ снабжена передкомъ на колесахъ). Недавно переселенцы, прибывшіе изъ Пермской губерніи, ввели въ Сибири другую разновидность плуга; это „пермянка“, она удобнѣе и пашетъ лучше сохи, пермянка мало-по-малу изъ Тобольской губерніи перешла въ Алтайскій округъ и распространилась даже въ Средней Сибири. Небольшія мастерскія для приготовленія пермянокъ, благодаря субсидіямъ переселенческаго управленія, устроены въ Курганѣ, Тюмени, Томскѣ, и Барнаулѣ, изготовляемыя этими мастерскими пермянки, при ихъ весьма низкой цѣнѣ, очень полюбились мѣстному населенію Сибири.

Употребляемыя здѣсь деревянныя съ желѣзными зубцами бороны изготовляются въ тѣхъ же мѣстныхъ мастерскихъ или же работаются кустарями тюменскаго округа. Молотьба производится посредствомъ катковъ, снабженныхъ деревянными зубьями, или же для этого проѣзжаютъ на телѣгахъ по спопамъ, также заставляютъ лошадей топтать снопы.

Вѣяніе производится по старинному русскому обычаю. Крестьянинъ набираетъ на лопату зерно и бросаетъ его съ силой по направленію къ стѣнѣ или перегородкѣ, лежащей на нѣсколько аршинъ разстоянія впереди его, кострика при этомъ отдѣляется отъ зерна. Приливъ въ Сибирь русскихъ переселенцевъ изъ разныхъ губерній имперіи, гдѣ употребленіе плуга и другихъ земледѣльческихъ орудій, не столь примитивныхъ, какъ вышеозначенныя, укоренилось уже давно, сильно содѣйствуетъ тому, что и здѣсь постепенно вводятся болѣе усовершенствованныя орудія обработки.

Въ видѣ пособія новымъ переселенцамъ и съ цѣлью дать имъ возможность пріобрѣсти орудія и машины, къ которымъ они привыкли и которыя имъ необходимы для успѣшной обработки большихъ пространствъ земли переселенческое управленіе, подвѣдомственное министерству внутреннихъ дѣлъ, устроило въ главныхъ пунктахъ земледѣльческой полосы особые склады, гдѣ переселенцы могутъ покупать все необходимое для нихъ: машины, орудія, сѣмена, мѣшки, листовое желѣзо и разные другіе предметы. Обыкновенно въ этихъ складахъ все продается на наличныя деньги, но если это окажется необходимымъ, крестьяне получаютъ изъ отдѣленій государственнаго банка долгосрочныя ссуды подъ залогъ купленныхъ машинъ. Эти склады, созданные лишь для удовлетворенія потребностей новыхъ переселенцевъ, стали торго-

вать такъ успѣшно, что имъ дозволено теперь снабжать машинами и орудіями и то крестьянское населеніе, которое давно уже поселилось въ Сибири, а также киргизовъ и казаковъ.

Число такихъ складовъ теперь значительно увеличилось; въ настоящее время ихъ 24; главные изъ нихъ находятся въ Западной Сибири: въ Омскѣ, Курганѣ, Петропавловскѣ, Ишимѣ, Тарѣ, Пѣтуховѣ, Акмолинскѣ, Атбасарѣ, Павлоградѣ, Барнаулѣ, Ачинскѣ, Красноярскѣ, Оби и др. Главная администрація этихъ магазиновъ пребываетъ въ Омскѣ; она заказываетъ въ Европейской Россіи или за границей товары, машины и разныя орудія, требующіяся въ эти склады.

Успѣхъ этихъ казенныхъ складовъ [1] пріободрилъ частную инціативу. Мало-по-малу рядомъ съ ними начинаютъ устраиваться частные склады, для которыхъ цѣны, существующія въ казенныхъ складахъ, не представляютъ навѣрно конкурренціи. Эти частные склады, отпуская товаръ въ кредитъ, не требуютъ такихъ формальностей, какъ казна, чѣмъ и привлекаютъ къ себѣ значительную часть кліентовъ.

Приведемъ названія нѣкоторыхъ частныхъ фирмъ.

Торговый домъ Штоль и К°, изъ Воронежа, который только что основалъ небольшую фабрику для изготовленія плуговъ въ Челябинскѣ и открылъ конторы для продажи разныхъ предметовъ въ Курганѣ, Омскѣ, Петропавловскѣ и др. населенныхъ центрахъ.

Англійскій торговый домъ Генрихъ Смитъ и К°, изъ Кіева, который недавно открылъ отдѣленіе въ Омскѣ.

Въ Восточной Сибири нѣмецкій торговый домъ Кунатъ и Альберсъ имѣетъ склады въ главныхъ центрахъ населенія; то же самое слѣдуетъ сказать и о торговомъ домѣ Ж. Эмери, изъ Москвы.

Въ мѣстныхъ ремесленныхъ и кустарныхъ мастерскихъ производятся простѣйшія деревянныя орудія и починка болѣе сложныхъ машинъ [2].

---

1 Въ 1899 году эти склады продали товаровъ на сумму отъ 700.000 до 800.000 рублей; эта же почтенная цифра, тѣмъ болѣе, что большая часть складовъ устроены лишь два или три года тому назадъ. Цифра продажи замѣтна и постепенно увеличивается; по результатамъ, полученнымъ въ первые мѣсяцы 1900 года, можно ожидать, что общая сумма продажи за этотъ годъ достигнетъ 1.100.000 рублей.

2 Приведемъ въ видѣ примѣра мастерскую въ Курганѣ, которая въ 1898 (годъ ея основанія) изготовила 1000 пермянокъ и въ 1899 году —

Громадныя пространства, находящіяся въ Западной Сибири подъ культурой, обиліе и дешевизна лошадей и скота, недостатокъ въ рабочихъ рукахъ, ровная поверхность полей, все это содѣйствуетъ быстрому распространенію здѣсь земледѣльческихъ машинъ. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ металлическіе плуги были здѣсь совершенно неизвѣстны; въ настоящее время отъ 5% до 10% крестьянскаго населенія уже употребляетъ ихъ. Сами казаки, довольно посредственные земледѣльцы, начинаютъ обрабатывать землю плугомъ, жать и косить при помощи машинъ [1].

Теперь скажу, какія главныя земледѣльческія орудія могутъ найти сбытъ въ Сибири. Дѣлаю это на основаніи указаній различныхъ казенныхъ складовъ, которые, какъ я уже говорилъ, ведутъ ими торговлю впродолженіе нѣсколькихъ лѣтъ. Всѣ эти указанія касаются Западной Сибири.

Плуги. — Для распашки дѣвственной почвы или такой, которая долго лежала подъ паромъ, требуются прочные и довольно тяжелые плуги. Отвалъ плуга долженъ быть длиннымъ съ легко загнутою внизъ верхней частью.

Наиболѣе пригодный типъ называется „переселенческимъ плугомъ"; онъ металлическій, съ прямымъ поперечнымъ грядилемъ, однокорпусный, снабженный передкомъ для запряжки 3 — 4 или 3 — 6 лошадьми. Этотъ плугъ вѣситъ отъ 5 до $6\frac{1}{2}$ пудовъ; онъ можетъ поднять слой до 4 вершковъ въ глубину и до 7 вершковъ ширины.

Хорошо распродаются переселенческіе плуги завода Г. Эккертъ изъ Берлина, именно №№ C. B. N. O. и C. B. N. I.

Особенные типы переселенческихъ плуговъ изготовляются заводами Ж. Генъ изъ Одессы, Эмаліемъ Лингардтомъ изъ Москвы, Штолемъ и К° изъ Воронежа. Также распродаются плуги „Reform" двухъ и трехъ-корпусные съ тремя колесами, изготовляемые на заводѣ Эккерта.

5000 пермянокъ. Три мастерскія въ Барнаулѣ изготовляютъ ежегодно 9000 пермянокъ; есть такія же двѣ мастерскія въ Томскѣ, нѣсколько мастерскихъ въ Тюмени, Камышловѣ и др.

[1] За покупкой земледѣльческихъ орудій казаки обращаются къ своей центральной администраціи, пребывающей въ Омскѣ (военное управленіе сибирскаго казачьяго войска). Финансовыя средства этой послѣдней довольно ограниченныя, потому до сихъ поръ она передавала свои заказы переселенческому управленію или русскимъ торговымъ домамъ.

Продажная цѣна ихъ для покупателей отъ 30 до 35 рублей за плугъ въ одинъ станъ, отъ 40 до 45 руб. за плугъ въ два стана и отъ 55 руб. до 62 руб. за плугъ въ три стана.

Плуги „всемірные“ Сакки имѣютъ очень малый сбытъ; а легкіе плуги съ передкомъ и безъ онаго, здѣсь вовсе непригодны.

Бороны — исключительно изготовляютъ сибиряки или русскіе.

Сѣялки. Сѣялки, даже простѣйшія, еще мало требуются. Торговымъ домамъ Эккерта и Берманна удается продажа лишь простыхъ сѣялокъ, размѣромъ въ 5 арш. 5^1_2 вершк. ширины, въ которыя впрягается одна лошадь или двѣ; такая сѣялка вѣситъ $14^1|_2$ пудовъ и можетъ засѣять отъ 7 до 8 десятинъ въ день. Она стоитъ 125 рублей.

Вѣялки. Вѣялки, напротивъ, хорошо продаются; въ большинствѣ случаевъ ихъ изготовляютъ въ небольшихъ мастерскихъ уральскіе кустари; но устройство ихъ очень несовершенное. Хорошія вѣялки, очищающія отъ 25 до 50 пудовъ зерна въ часъ можно сбыть здѣсь за цѣну отъ 35 до 50 рублей за штуку; вѣялки-сортировки системы Якобсона вовсе не требуются.

Сортировки. Въ Сибири хлѣбъ дешевъ и притомъ до сихъ поръ ему не было сбыта; вслѣдствіе этого незачѣмъ было и улучшать его качество. Крестьянинъ здѣсь обыкновенно не занимается сортировкой сѣмянъ и засѣваетъ поля своимъ собственнымъ хлѣбомъ безъ всякой предварительной его очистки и сортировки. Это положеніе вещей безъ сомнѣнія вскорѣ измѣнится, и черезъ нѣсколько лѣтъ явится спросъ и на сортировочныя машины.

Молотилки. Молотилки съ конпымъ приводомъ теперь сбываются легко. Кромѣ неподвижныхъ молотилокъ, которыя изготовляются на Уралѣ и которыя очень неудовлетворительны, продаются и подвижныя молотилки торговыхъ домовъ Г. Ланца изъ Мангейма, Рейссенгода изъ Праги и Эмилія Липгардта изъ Москвы. Молотилки съ конпымъ приводомъ привозятся преимущественно изъ Европейской Россіи.

Локомобили. — Такъ какъ въ Сибири много лошадей, то сельскіе хозяева покупаютъ мало локомобилей. Но послѣдніе будутъ существенно полезны при промывкѣ золотоносныхъ песковъ.

Жатвенныя машины. — Значительное протяженіе посѣвовъ краткій періодъ жатвы, недостатокъ свободныхъ рабочихъ рукъ въ это время, вотъ обстоятельства, при которыхъ жатвенныя машины быстро вводятся здѣсь въ употребленіе; но жатвенныя ма-

шины, — споповязалки распространяются не такъ быстро; онѣ слишкомъ сложны и, въ случаѣ поврежденія, трудно было бы починить ихъ. Американскія жатвенныя машины Вальтеръ А. Вуда (Hoosick Falls. U. S. A.) и Манъ Кормина особенно полюбились сибирякамъ; за ними идутъ въ продажу и русскія жнейки изъ Александровска и др. Жатвенныя машины Вальтера А. Вуда съ граблями, вѣсомъ въ $21^1/_2$ пудъ съ пилою въ 2 арш. 2 вершк. длины продается за 205 руб. въ Западной Сибири и за 215 руб. въ Средней Сибири. Эти машины привозятся въ Сибирь черезъ С.-Петербургъ.

Сѣнокосилки. Сѣнокосилки находятъ уже отличный сбытъ. Сѣнокосилки Макъ Карлика, Вальтера А. Вуда, Адріанса Букея съ пилою 1 арш. $14^1/_2$ вершковъ продаются отъ 150 до 160 р. штука. Даже киргизы и тѣ начинаютъ покупать эти машины, чтобы заготовить себѣ запасъ сѣна на зиму. Тѣснимые новыми переселенцами, которымъ отдаютъ свои богатѣйшія пастбища, они теперь живутъ бѣдно и должны заботиться о прокормленіи своихъ стадъ зимою; лѣнивые по природѣ, они очень довольны механическими сѣнокосилками, такъ какъ во время сѣнокоса самая тягостная работа съ сѣнокосилками производится лошадьми.

Механическія грабли. Механическія грабли раскупаются успѣшно. Грабли, напримѣръ, торговаго дома Эккерта съ 30 зубьями и деревянными колесами продаются за 64 и 68 рублей штука; такія же грабли съ 26 зубьями на стальныхъ колесахъ продаются за цѣну отъ 60 до 65 рублей.

Пожарныя машины. Здѣшнія деревни и города построены исключительно изъ строеваго лѣса и пожары случаются здѣсь часто, вслѣдствіе чего повсюду распространяется употребленіе пожарныхъ машинъ. Хорошія ручныя машины въ два цилиндра, дающіе отъ 25 до 30 ведеръ воды въ минуту, находятъ въ Сибири вѣрный сбытъ. Торговый домъ Эмилія Лингардта отправляетъ ежегодно значительное число машинъ, выбрасывающихъ приблизительно 11 ведеръ воды въ минуту. Пожарный насосъ со всѣми принадлежностями къ нему (мѣдный наконечникъ, каучуковая и металлическая труба и 12 аршинъ рукава) продается за 130 рублей.

Сѣнные прессы. Вслѣдствіе изобилія кормовъ и ихъ дешевизны прессы здѣсь мало употребляются. Но арміи было бы выгодно употреблять ихъ; хорошіе прессы могли бы съ выгодой замѣнить и тѣ грубыя орудія, при помощи которыхъ прессуютъ

тюки шерсти, отправляемые изъ Монголіи или изъ южной части Киргизскихъ степей.

Топоры, серпы, напилки, пилы, англійскіе гаечные ключи имѣютъ значительный сбытъ. Косы нѣкоторыхъ австрійскихъ фабрикъ продаются въ большомъ количествѣ лѣтомъ; крестьяне покупаютъ ихъ по 1 руб. 60 коп. за штуку. Деньги за косы получаются странствующими приказчиками этихъ фабрикъ зимою послѣ продажи урожая. Артинскій казенный заводъ на Уралѣ продаетъ также много косъ; въ 1899 году онъ отправилъ ихъ въ Сибирь 18000 штукъ.

Итакъ, Сибирь становится важнымъ рынкомъ сбыта для земледѣльческихъ машинъ. Однако, въ настоящее время сбытъ ихъ еще недостаточно значителенъ, чтобы устраивать особые склады исключительно для продажи этихъ машинъ. Но конторы, занимающіяся скупкой хлѣба въ центральныхъ пунктахъ его производства, или скупкою другихъ мѣстныхъ продуктовъ какъ масла, яицъ и проч., а также конторы, которыя занялись бы ввозомъ въ Сибирь разныхъ товаровъ, могли бы съ выгодою продавать въ своихъ складахъ и земледѣльческія орудія и машины.

Жатвенныя машины съ граблями и машины-сноповязалки, отправляемыя въ Сибирь, свободны отъ таможенныхъ пошлинъ, гдѣ бы ни провозили ихъ черезъ границу Россіи. То же самое должно сказать о паровыхъ молотилкахъ сложной конструкціи съ молотильнымъ барабаномъ, длиною каждый свыше $1\frac{3}{4}$ аршина, а также съ tambours à goupilles, длиною болѣе 1 арш. 11 вершковъ.

Всѣ земледѣльческія машины, отправляемыя въ Сибирь, свободны отъ таможенныхъ пошлинъ.

VI. Цѣны хлѣбовъ. Урожаи.

Области Сибири, столь различны между собой по поверхности и по климату, что нельзя указать точно, въ какой послѣдовательности идутъ одна за другой земледѣльческія работы, такъ какъ они находятся въ зависимости отъ особенностей земельнаго участка.

Вообще всѣ работы довольно просты. Сначала вспахиваніе земли одинъ или два раза; это стоитъ приблизительно отъ 2 до 3 рублей за десятину. Далѣе боронятъ однажды или дважды; за эту работу платятъ приблизительно по 1 рублю за десятину.

До первой пахоты сжигаютъ жнивье и сорныя травы. Возка хлѣба съ поля производится, главнымъ образомъ, зимою на саняхъ; снопы сохнутъ въ поляхъ; въ самыхъ сѣверныхъ областяхъ снопы сохнутъ въ овинахъ такъ же, какъ и въ верхнихъ губерніяхъ Европейской Россіи. Жатва и молотьба производится по разнымъ цѣнамъ, но довольно низкимъ. Вотъ нѣсколько среднихъ цѣнъ, записанныхъ въ 1897 году и 1898 годахъ въ Алтайскомъ округѣ:

		Мужчины	Женщины	Конные раб.
Весной	1897	отъ 15 к. до 50 к.	10 до 45 к.	30 к. до 1 р. 50 к.
	1898	„ 20 „ „ 55 „	10 „ 40 „	40 „ „ 1 „ „
Въ мом. жатвы .	1897	отъ 30 „ „ 70 „	20 „ 70 „	50 и „ 1 „ 40 „
	1898	„ 30 „ „ 1 р.	25 „ 70 „	60 „ „ 1 „ 20 „
За зимн. молот. .	1897	отъ 10 „ „ 40 к.	5 „ 30 „	
	1898	„ 10 „ „ 55 „	5 „ 38 „	

При этихъ условіяхъ уборка одной десятины пшеницы обходится отъ 18 до 30 рублей, включая и стоимость сѣмянъ, возку споповъ, молотьбу и проч. Въ Алтайскомъ округѣ убрать десятину пшеницы стоитъ отъ 20 до 25 руб., а десятина овса отъ 15 до 18 руб. Аренда земли, представляемая платою поземельныхъ повинностей, входитъ въ эти цифры въ размѣрѣ отъ 50 коп. до 2 руб. за десятину. Въ лучшихъ земляхъ Алтайскаго округа поземельная повинность составляетъ 1 руб. 50 коп. съ десятины. Въ Минусинскомъ округѣ стоимость пшеницы, собранной съ одной десятины, составляетъ maximum 18 руб.

Большею частью сѣютъ яровое: пшеницу, рожь, овесъ, ячмень; озимая рожь сѣется преимущественно въ земледѣльческихъ районахъ Средней Сибири, вблизи лѣсовъ, на земляхъ влажныхъ и лучше другихъ огражденныхъ отъ холода. Также сѣютъ ленъ, коноплю, картофель, а на казацкихъ земляхъ, кромѣ того, и табакъ.

При господствѣ системы экстенсивной культуры, о которой мы уже говорили, когда дѣйствуютъ лишь силы природы безъ всякой помощи и руководства со стороны человѣка, при очень измѣнчивомъ климатѣ, при земляхъ рѣзко отличающихся другъ отъ друга и по виду поверхности своей и по положенію, норма урожая колеблется въ обширныхъ предѣлахъ. Тѣмъ не менѣе среднею нормою урожая для разныхъ хлѣбовъ и для разныхъ районовъ

можно считать 60 пудовъ съ десятины. Въ плодородныхъ районахъ культуры, т. е. въ южныхъ округахъ Тобольской губерніи (въ ишимскихъ степяхъ), въ Алтайскомъ округѣ и въ Минусинскомъ округѣ получаются лучшіе урожаи: пшеница даетъ отъ 70 до 80 пудовъ съ десятины, рожь отъ 60 до 80 пудовъ, овесъ отъ 70 до 120 пудовъ. Эти цифры представляютъ среднюю норму урожая; на плодородныхъ земляхъ въ годы хорошаго урожая получаютъ гораздо больше. Пшеница и рожь въ вышеприведенныхъ районахъ дастъ въ такіе годы до 300 пудовъ съ десятины.

Эти чрезвычайные урожаи, которые прежде случались очень часто, распространили молву о плодородіи Сибири и въ особенности Алтайскаго округа, гдѣ такіе урожаи наблюдались всего болѣе; въ настоящее же время эта молва уже начинаетъ отходить въ область преданій. Вслѣдствіе возрастающаго истощенія земли такіе урожаи проявляются все рѣже, притомъ если засуха или какая-либо другая причина вызоветъ неурожай или урожай очень скудный, то это становится теперь настоящимъ бѣдствіемъ для мѣстнаго населенія. Непостоянство—вотъ отличительный характеръ сибирскихъ урожаевъ, и эта неправильность особенно поражаетъ въ степныхъ округахъ, болѣе подверженныхъ дѣйствію вѣтровъ и ненастью [1].

Преобразованіе системъ земледѣлія, конечно, урегулируетъ норму урожаевъ и устранитъ полный неурожай.

Если сопоставить средніе урожаи хлѣба съ средней нормой стоимости обработки десятины полей, то можно себѣ представить, насколько низки цѣны, по которымъ продается хлѣбъ въ плодородныхъ земледѣльческихъ поясахъ Западной Сибири.

Напримѣръ, въ Алтайскомъ округѣ, при обыкновенномъ хорошемъ урожаѣ въ 75 пудовъ пшеницы съ десятины, обработка которой стоитъ въ среднемъ 22 руб. 50 коп., стоимость пуда пшеницы можно оцѣнить круглымъ числомъ въ 30 коп. Если получится урожай въ 100 пудовъ съ десятины, то стоимость пуда

---

[1] Въ 1900 году, напримѣръ, засуха продолжалась здѣсь всю весну и половину лѣта, и зима была притомъ безснѣжная, это уничтожило большую часть урожаевъ степныхъ округовъ Западной Сибири; въ поляхъ, не защищенныхъ лѣсами, ничего даже не уродилось.

пшеницы получится до 23 — 24 коп.; если урожай, напротивъ, поднзится до 50 пудовъ съ десятины, что здѣсь считается плохимъ урожаемъ, то стоимость пуда ея будетъ приблизительно 44 коп. Въ южныхъ округахъ Тобольской губерніи, сосѣднихъ съ желѣзной дорогой, эти цѣны нѣсколько выше вслѣдствіе того, что здѣсь сравнительно мало свободныхъ земель; земледѣльческое населеніе здѣсь плотнѣе, и арендная плата выше. Въ Минусинскомъ округѣ, напротивъ, цѣны на хлѣбъ ниже; при среднемъ урожаѣ въ 75 пудовъ съ десятины пудъ стоитъ лишь приблизительно 24 коп. Цѣна овса различна, смотря по урожаю; она колеблется отъ 15 до 30 коп. за пудъ. Эти цѣны, конечно, только приблизительно вѣрны, и онѣ безпрестанно подвержены значительнымъ колебаніямъ, тѣмъ не менѣе онѣ могутъ дать понятіе объ условіяхъ, при которыхъ производится земледѣліе въ Сибири.

Замѣтимъ, что существующія теперь цѣны должны постоянно повышаться. Неудобряемыя земли прогрессивно истощаются; прибываютъ новые поселенцы, занимающіе свободныя земли, вслѣдствіе чего укорачиваются и періоды времени, въ теченіе котораго поле остается подъ паромъ для возобновленія утраченныхъ или составныхъ частей, и это обстоятельство еще болѣе ускоряетъ истощеніе земли. Открытіе новыхъ рынковъ сбыта поднимаетъ цѣну сельскихъ продуктовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ повышается и ежегодная арендная плата за землю.

Въ результатѣ все это приведетъ къ тому, что вскорѣ произойдетъ преобразованіе способовъ культуры, которое и вызоветъ опять чудные урожаи прежнихъ временъ въ Сибири.

VII. Производство.

Въ 1897 году было вычислено, что въ Сибири было засѣяно разными хлѣбами 3.365,000 десятинъ, что даетъ ежегодный средній урожай отъ 200 до 250 милліоновъ пудовъ; между тѣмъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ было исчислено, что ежегодный сборъ хлѣбовъ составлялъ лишь 160.000,000 пудовъ; слѣдовательно, мы видимъ, что производительность Сибири теперь значительно усилилась. Изъ приложенныхъ ниже таблицъ усматриваемъ, что Средняя и Восточная Сибирь участвуетъ лишь въ слабой пропорціи въ этомъ итогѣ общаго производства Сибири, три четверти

котораго даетъ Западная Сибирь, именно Тобольская и Томская губерніи.

Вотъ подробная таблица урожаевъ этихъ двухъ губерній въ 1897 году, когда былъ обыкновенный хорошій урожай.

	Тобольская губ.	Томская губ.	Алтайскій округъ (цифры д. него уже показаны въ общ. итогѣ Тобольск. губ.
	пуд.	пуд.	пуд.
Яровая пшеница	22.146.000	31.520.000	38.856.000
Озимая „	37.000	16.273.000	
Овесъ	21.602.000	31.100.000	23.096.000
Озимая рожь	9.304.000	11.240.000	6.182.000
Ячмень	2.909.000	4.248.000	1.345.000
Греча	394.000	672.000	330.000
Просо	—	3.850.000	1.451.000
Конопля	—	—	531.000
Ленъ	—	—	152.000
Картофель	—	4.970.000	2.364.000
Горохъ	—	—	198.000

Изъ всѣхъ хлѣбовъ преимущественно сѣется яровая пшеница (отъ 40 до 50 процентовъ всего урожая въ Западной Сибири); потомъ идетъ овесъ (почти 40 проц. въ тѣхъ же районахъ), озимая и яровая рожь, ячмень, просо, греча; разводятъ еще картофель, масляничныя растенія (коноплю, лёнъ, подсолнечникъ), горохъ и табакъ „махорку“ [1].

[1] Въ теченіе 9 или 10 лѣтъ на небольшомъ пространствѣ земли разводили также свекловицу для одного небольшого сахарнаго завода въ Минусинскомъ округѣ; эта культура шла очень успѣшно и представляла источникъ значительныхъ доходовъ для земледѣльцевъ этого района. Но съ 1899 года разводить свекловицу перестали вслѣдствіе пріостановки дѣйствія сахарнаго завода.

Вообще въ нѣкоторыхъ южныхъ частяхъ Сибири разведеніе свекловицы вполнѣ возможно. Было бы поэтому желательно, чтобы въ Сибири развилась свеклосахарная промышленность, такъ какъ разведеніе свекловицы принесло бы значительныя выгоды тѣмъ крестьянамъ, которые занялись бы имъ; вмѣстѣ съ тѣмъ переработка свекловицы на мѣстѣ дала бы этой странѣ цѣнный продуктъ и освободила бы ее отъ значительныхъ перетрать на привозимый изъ Европейской Россіи сахаръ.

Площадь посѣва и сборъ хлѣбовъ.

	Площадь посѣва	Собрано
	десятины	пуды
Тобольская губернія	отъ 1.000.000 до 1.100.000	60.000.000
Томская „	„ 1.500.000 „ 1.100.000	100.000.000
Акмолинская область . . .	„ 80.000 „ —	5.500.000
Семипалатинск. „ . . .	„ 60.000 „ —	3.500.000
Западная Сибирь	отъ 2.640.000 до 2.840.000	169.000.000
Енисейская губернія	„ 400.000 десятинъ	25.000.000
Иркутская „	„ 316.000 „	18.000.000
Средняя Сибирь	716.000 десятинъ	43.000.000
Забайкальская область . . .	250.000 десятинъ	15.000.000
Амурская „ . . .	50.000 „	2.800.000
Приморская „ . . .	60.000 „	2.000.000
Якутская „ . . .	19.000 „	1.000.000
Восточная Сибирь	379.000 десятинъ	20.200.000
Итого . .	3.735.000 десятинъ (приблизительно)	232.900.000

Если сравнимъ урожаи хлѣба разныхъ сибирскихъ районовъ съ цифрою ихъ населенія по нижеприведеннымъ указаніямъ, то сразу замѣтимъ, что сборъ хлѣбовъ въ губерніяхъ Тобольской и Томской превышаетъ потребленіе населенія этихъ губерній; сборъ хлѣбовъ въ губерніяхъ Средней Сибири почти что удовлетворяетъ ихъ нуждамъ, а производство Восточной Сибири далеко не соотвѣтствуетъ потребностямъ ея населенія.

	Производство хлѣба	Населеніе
Тобольская и Томская губерніи	160.000.000 пуд.	3.367.000 человѣкъ.
Средняя Сибирь „ „	43.000.000 „	1.066.000 „
Восточная „ „ „	20.900.000 „	1.244.000 „

Такимъ образомъ, Сибирь можно раздѣлить на три слѣдующихъ района:

1) западный районъ, располагающій избыткомъ;

2) средній районъ, потребляющій то, что производитъ самъ;

3) восточный районъ, потребляющій болѣе того, что онъ производитъ.

Послѣдній районъ запасался добавочнымъ продовольствіемъ при помощи ввоза американскаго хлѣба. Бассейнъ Амура и Забайкальскій округъ получали прежде изъ Америки муку, необходимую имъ для пополненія собственнаго недостатка въ хлѣбѣ. Съ 1900 года, то есть, со времени открытія движенія по забайкальскому участку желѣзной дороги, вмѣсто американской муки доставляется сюда мука изъ западныхъ сибирскихъ губерній.

Въ среднемъ районѣ Сибири производятся лишь мѣстныя торговыя сдѣлки. Минусинскій округъ доставляетъ продовольствіе всей долинѣ Енисея; часть его избытковъ направляется въ Иркутскую губернію. Западный районъ представляетъ наибольшій интересъ, такъ какъ значительный избытокъ, которымъ онъ располагаетъ, даетъ ему возможность принять участіе въ доставкѣ продовольствія смежнымъ съ нимъ восточнымъ мѣстностямъ, а также въ значительной степени снабжать хлѣбомъ уральское населеніе, занимающееся горнымъ промысломъ; послѣднее получаетъ хлѣбъ, кромѣ того, еще изъ губерній Европейской Россіи—Уфимской и Пермской. Западъ можетъ отправлять часть своего избытка также за границу.

Повидимому, можно довольно точно опредѣлить предѣльную черту, по одну сторону которой хлѣбъ находитъ себѣ сбытъ, на западѣ, а по другую сторону исключительно на востокѣ. Такою предѣльною чертою служитъ рѣка Обь. Вся земледѣльческая область, лежащая на западъ отъ этой рѣки, находитъ сбытъ своему хлѣбу преимущественно на западѣ; та же область, которая лежитъ на востокъ отъ Оби отправляетъ излишки своего хлѣба на рынки Средней Сибири. Что касается хлѣба, собираемаго въ предѣлахъ самой рѣки Оби, то онъ отправляется по ней, смотря по годамъ, то на востокъ, то на западъ. Вотъ, напримѣръ, нѣсколько цифръ, указывающихъ, куда направлялся въ теченіе 1898 – 1899 гг. хлѣбъ, собранный въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ рѣкѣ Оби. Мы прилагаемъ и цифры отправленія на западъ и на востокъ со станціи Каинскъ (Западная Сибирь) Маріинскъ и Берское (двѣ послѣднія станціи лежатъ на востокъ отъ рѣки Оби).

	1898 годъ		1899 годъ	
	На западъ	На востокъ	На западъ	На востокъ
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Изъ Каинска	30.000	8.000	154.000	133.000
„ Кривощекова и Оби . .	800.000	1.434.000	378.000	1.501.000
„ Томска и его пригородныхъ мѣстностей. . . .	41.000	803.000	34.000	1.130.000
„ Маріинска и со станціи Берское	2.000	408.000	23.000	174.000

Какая же часть этого излишка хлѣба вывозится въ Европейскую Россію и какая за границу? Мы узнаемъ это, если обратимъ вниманіе на цифры, обозначающія, во-первыхъ, вывозъ хлѣба черезъ Челябинскъ, и во-вторыхъ, привозъ его водою въ Тюмень и Туру для дальнѣйшей отправки на Уралъ, во внутреннія губерніи Европейской Россіи, или къ морскимъ портамъ; къ этому прибавимъ еще количество хлѣба, отправленнаго по Уральской желѣзной дорогѣ между Тюменью и Екатеринбургомъ, а также вывезеннаго сѣвернымъ морскимъ путемъ.

Въ 1898 году отправлено было хлѣба въ уральскія области и Россію:

со станцій Сибирской жел. дор.	16.315,000 пуд. [1]
изъ Тюмени и Туры	11.417,000 „
со станцій линіи Пермь-Тюмень	3.100,000 „
сѣвернымъ морскимъ путемъ	213,000 „
Итого	31.045,000 пуд.

Къ этимъ цифрамъ вывоза для точности слѣдовало бы прибавить еще цыфры, обозначающія количество хлѣба, отправленнаго со станціи Оренбургъ (линія Оренбургъ-Самара), и цифры, обозначающія количество хлѣба, подвезенное гужевымъ путемъ на станцію Челябинскъ.

Изъ этихъ 31.000,000 пудовъ немного болѣе двухъ третей

[1] Изъ этого количества было:

пшеницы	12.524,000 пуд.
овса	2.119,000 „
ржи	894,000 „
муки	343,000 „
масляничныхъ сѣмянъ . . .	272,000 „

потреблено уральскими областями и Европейской Россіей; остальное количество направлено за границу по тѣмъ различнымъ путямъ, о которыхъ мы уже говорили.

Въ 1897 году за границу было отправлено 11.930,000 пудовъ [1], которые распредѣлились такъ:

чрезъ балтійскіе порты	10.200,000 пуд.
„ германскую границу	1.250,000 „
„ порты Чернаго и Азовскаго морей	310,000 „
„ сѣверный морской путь	170,000 „

Въ 1898 году хлѣба было отправлено за границу нѣсколько менѣе, именно 9.568,000 пудовъ, которые распредѣлялись такимъ же образомъ по упомянутымъ выше путямъ. Слѣдующая таблица даетъ количество хлѣба, отправленнаго въ 1898 и 1899 гг. чрезъ главныя станціи Сибирской желѣзной дороги между Челябинскомъ и Томскомъ:

	1898 г.	1899 г.
Чумлякъ	399,000 пуд.	499,000 пуд
Шумиха	2.019,000 „	1.843,000 „
Мишкино	2.123,000 „	2.027,000 „
Юргамышъ	888,000 „	661,000 „
Курганъ	4.007,000 „	3.381,000 „
Лебея	409,000 „	232,000 „
Макушино	1.218,000 „	2.290,000 „
Пѣтухово	440,000 „	329,000 „
Петропавловскъ	1.232,000 „	1.251,000 „
Омскъ (главн. образомъ съ Иртыша)	496,000 „	332,000 „
Каинскъ	316,000 „	287,000 „
Коренево	489,000 „	570,000 „
Кривощеково (главн. образ. съ Оби).	847,000 „	421,000 „
Обь	1.387,000 „	1.459,000 „
Черемошники	645,000 „	805,000 „

Мы не имѣемъ данныхъ для всего вывоза за 1899 годъ [2], но,

[1] Въ 1897 году почти во всей Европѣ былъ плохой урожай, и цѣна пшеницы повысилась на 50 проц., а въ нѣкоторые моменты за нее платили даже двойныя среднія цѣны (во Франціи цѣны на пшеницу повысились до 28 и 30 франковъ за 100 кило). Это чрезвычайное повышеніе цѣнъ очень благопріятно отозвалось на вывозѣ сибирской пшеницы.

[2] Вотъ нѣсколько данныхъ касательно вывоза сибирскаго хлѣба чрезъ Новороссійскъ; намъ доставилъ ихъ г. Ажанъ, французскій консулъ въ этомъ городѣ.

судя по даннымъ Сибирской желѣзной дороги, видимъ, что вывозъ чрезъ нее за этотъ годъ замѣтно уменьшился, а именно, вмѣсто 16.315,000 пудовъ въ 1899 году вывезено лишь 13.056,000 пудовъ. Напротивъ, отправка хлѣба изъ Западной Сибири на востокъ усилилась. Нельзя ожидать, чтобы вывозъ хлѣба увеличился въ кампанію 1900 — 1901 г.: напротивъ, въ Западную Сибирь вѣроятно будетъ ввезенъ хлѣбъ изъ Европейской Россіи, особенно изъ Уфимской губерніи, такъ какъ здѣсь въ этомъ году былъ обильный урожай, а въ Западной Сибири, напротивъ, вслѣдствіе засухи былъ неурожай.

Не слѣдуетъ забывать, что при существующихъ путяхъ сообщенія вывозъ хлѣба изъ Сибири, особенно пшеницы, встрѣтитъ затрудненія, если за границей будутъ стоять на него низкія цѣны, а въ Сибири окажется лишь средній урожай [2]. Значительный сравнительно вывозъ хлѣба за 1897 и 1898 годы, повидимому, вызванъ былъ исключительными обстоятельствами, преимущественно неурожаемъ въ Европѣ, вслѣдствіе чего изъ Сибири были вывезены не только избытки послѣдняго урожая, но также и непроданные запасы хлѣба за нѣсколько прежнихъ лѣтъ; такимъ образомъ, вывозъ въ эти два года имѣлъ лишь временный характеръ, и онъ долженъ бы сократиться съ устраненіемъ тѣхъ причинъ, какія его вызвали. На самомъ дѣлѣ, однако, дѣло стоитъ не такъ. Постоянное заселеніе Сибири новыми производителями хлѣба вскорѣ приведетъ къ тому, что всѣ сибирскія области будутъ кормиться своимъ хлѣбомъ; избытки хлѣба западной половины Сибири окажутся тогда вполнѣ свободными и станутъ еще значительнѣе, такъ

1895 г.	4,270	пуд.	овса
1896 „	138,084	„	пшен.
1897 „	236,983	„	„
1898 „	418,084	„	„
1899 „ приблизительно . .	3.000,000	„	„ овса и ржи.

Эти цифры разнятся отъ предшествующихъ, именно превышаютъ ихъ; это зависитъ отъ того, что нельзя опредѣлить точно, какой хлѣбъ привозится въ Новороссійскъ по Волгѣ (Самара-Царицынъ): уральскій ли, захваченный изъ Самары и провозимый по Оренбургской линіи, или же тотъ, который провозится между Самарой и Челябинскомъ, и который также часто называется сибирскимъ хлѣбомъ.

[2] Эти затрудненія не такъ обременительны при вывозѣ продуктовъ большей цѣнности, напримѣръ, масляничныхъ сѣмянъ. Сибирь получила бы большія выгоды, если бы въ ней развилась культура этихъ сѣмянъ.

какъ населеніе ея тоже будетъ сильно возрастать вслѣдствіе новаго наплыва переселенцевъ. Только еще теперь должно проявиться вліяніе переселенческаго движенія въ Сибирь, какъ извѣстно, особенно усилившагося съ 1896 года, т.-е. всего четыре года тому назадъ. Переселенцы, прибывшіе послѣ 1896 года, теперь только еще устраиваютъ свое хозяйство: они были заняты то постройкою себѣ жилищъ, то приспособленіемъ къ работамъ на новомъ мѣстѣ, распахиваніемъ нови и проч.; нѣсколько лѣтъ пройдетъ прежде, чѣмъ и у нихъ, какъ у прежнихъ поселенцевъ, скажутся болѣе значительные избытки хлѣба.

Постройка желѣзнодорожныхъ путей въ сильной степени измѣнила образъ жизни сибирскаго крестьянина. Высокія цѣны, которыя онъ получаетъ теперь за свой хлѣбъ, прежде не имѣвшій никакой цѣны, пробудили въ немъ стремленіе къ болѣе живой дѣятельности. Торговое судоходство Сибири вскорѣ оправится отъ кризиса, который оно теперь испытываетъ; въ ближайшемъ времени оно будетъ реорганизовано и поставлено въ состояніе болѣе успѣшно бороться противъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Съ устройствомъ новыхъ путей сообщенія и улучшеніемъ существующихъ и съ пониженіемъ тарифа по провозу хлѣба, сибирскіе производители еще съ большею энергіей примутся за свое хозяйство. Поэтому, не боясь упрека въ оптимизмѣ, мы можемъ утверждать, что наблюдавшееся за послѣдніе два года увеличеніе вывоза сельско-хозяйственныхъ продуктовъ не представляло временнаго явленія и постепенно будетъ получать важное міровое значеніе.

VIII. Сорта хлѣбовъ. — Цѣны. — Торговля.

Сибирская яровая пшеница, какъ мы уже говорили выше, имѣетъ нѣсколько сортовъ. Различаютъ три слѣдующіе вида ея:

1) Твердые сорта пшеницы, наиболѣе требуемые; это прекрасный хлѣбъ; четверть вѣситъ отъ 10 пудовъ до 10 пуд. 16 фунтовъ. Смотря по мѣсту, откуда она вывезена, пшеница называется то „кубанкой“, то „бѣлотуркой“, „бѣлокоской“, „красноколоской“ и проч. Названные сорта воздѣлываются, главнымъ образомъ, въ теплыхъ краяхъ Сибири, именно въ области верхняго теченія Иртыша (Семипалатинскій уѣздъ) и въ области верхняго теченія Оби (Бійскій уѣздъ) Тѣ же сорта пшеницы оренбургскихъ степей также очень славятся. Эти твердые хлѣба имѣютъ большое сходство съ хлѣбами области нижняго теченія

Видъ с. Алтайскаго, Бійскаго округа.

Волги, которые извѣстны во Франціи подъ названіемъ „твердыхъ хлѣбовъ изъ Таганрога“. Всѣ эти сорта пшеницы размалываются на сибирскихъ мельницахъ.

Впрочемъ, въ настоящее время перечисленные сорта уже трудно встрѣтить въ чистомъ видѣ; крестьянинъ не заботится объ очисткѣ и сортировкѣ сѣмянъ, и качество его хлѣба быстро перерождается. Тогда получаются:

2) полутвердые сорта пшеницы (перородъ); эти хлѣба разводятся въ тѣхъ же уѣздахъ, какъ и предшествующіе. Они составляютъ смѣсь твердыхъ и перерожденныхъ мягкихъ зеренъ. Перородъ гораздо легче лучшаго сорта пшеницы, однако, онъ вѣситъ еще отъ 6 пуд. 5 фунт. до 6 пуд. 12 фунт. четверть. Перородъ цѣнится хлѣбными торговцами на 10 и 20 копѣекъ за пудъ дороже, чѣмъ мягкій сортъ пшеницы. Сибирскій перородъ такъ же какъ и перородъ юго-восточной Европейской Россіи, плохо идетъ за границу. Онъ подвергается обезцѣненію на иностранныхъ рынкахъ, въ особенности, во Франціи, гдѣ твердые и мягкіе сорта пшеницы имѣютъ различное предназначеніе.

3) Мягкіе сорта пшеницы. Эти сорта обыкновенно называются „русскою пшеницей“; ея производится особенно много въ Тобольской и Томской губерніяхъ. Удѣльный вѣсъ ея обыкновенно бываетъ отъ 6 пуд. $2^1/_2$ фунт. до 6 пуд. $9^1/_2$ фунт. четверть, но иногда и меньше; она нѣсколько похожа на пшеницу „гирку“ южныхъ областей Европейской Россіи; но цвѣтъ „русской“ пшеницы темнѣе, скорѣе красноватый, чѣмъ желтоватый, и качество зерна, повидимому, нѣсколько хуже. Свойства этихъ сортовъ пшеницы тѣ же, какъ и обыкновенной русской. Такіе мягкіе сорта пшеницы цѣнятся на средиземныхъ и лондонскомъ рынкахъ и хорошо конкурриируютъ тамъ съ хлѣбами, привозимыми изъ Азовскаго и Чернаго морей.

Овесъ. — Большею частью сибирскій овесъ бѣловатый, такой же какъ и тотъ, который разводится во внутреннихъ губерніяхъ Европейской Россіи. Этотъ овесъ сбывается, главнымъ образомъ, въ Петербургъ. Впрочемъ, его вывозятъ также за границу чрезъ Либаву, Ревель и Ригу.

До постройки желѣзной дороги въ Западной Сибири и даже въ въ настоящее время въ нѣкоторыхъ отдаленныхъ районахъ цѣны на хлѣбъ вовсе не зависятъ отъ тѣхъ цѣнъ, которыя котируются на внѣшнихъ рынкахъ. Вслѣдствіе патріархальнаго характера сибирской культуры, прежде хлѣба имѣли торговую цѣнность лишь

въ томъ случаѣ, если являлся спросъ на нихъ въ довольно близкомъ районѣ; кромѣ того, не было раціонально организованной торговли. Цѣны на хлѣбъ подвергались громаднымъ колебаніямъ; въ одной области пшеница стоила 30 коп. пудъ, а въ сосѣдней съ нею — 1 рубль; но послѣдняя цѣна понижалась до 50 коп. за пудъ при подвозѣ такого количества, которое удовлетворяло непосредственнымъ нуждамъ. Съ постройкою Сибирской желѣзной дороги колебанія цѣнъ уже не представляютъ столь значительныхъ уклоненій; теперь цѣна на хлѣбъ не можетъ пасть ниже опредѣленной нормы, такъ какъ хлѣбъ можно сбывать за границу; она можетъ повыситься также лишь до извѣстнаго предѣла, такъ какъ иначе русскія уральскія губерніи отправятъ на востокъ недостающее количество хлѣба, и цѣны придутъ опять въ равновѣсіе. Устройство въ нѣкоторыхъ центрахъ значительныхъ складовъ муки привело къ тому, что появилось непрерывное торговое движеніе, появились теченія, регулирующія торговыя сдѣлки [1]. Слѣдующія цифры указываютъ средніе цѣны на хлѣбъ въ Западной Сибири:

На станціяхъ Сибирской желѣзной дороги:

		за пудъ			
Мягкіе сорта пшеницы	отъ	50 коп.	до	45	коп.
Овесъ	„	25 „	„	40	„

Въ Алтайскомъ округѣ на пристаняхъ Оби:

		за пудъ			
Мягкіе сорта пшеницы	отъ	30 коп.	до	45	коп.
Овесъ	„	25 „	„	35	„
Льняное сѣмя	„	35 „	„	40	„
Конопля	„	50 „	„	55	„

(на мѣстахъ производства на 5—10 коп. съ пуда меньше).

Вслѣдствіе слабой производительности остальныхъ областей не представляло бы никакого интереса обозначеніе громадныхъ колебаній мѣстныхъ цѣнъ на разные сельскіе продукты.

---

[1] Недавно въ г. Томскѣ, благодаря энергичной дѣятельности г. Т. Пудовикова, директора томскаго отдѣленія государственнаго банка, была учреждена хлѣбная биржа для торговыхъ сдѣлокъ за наличный расчетъ. Нѣкоторыя ежедневныя газеты, издающіяся въ Томскѣ и другихъ городахъ, въ числѣ которыхъ упомянемъ „Сибирскую Торговую газету“ въ Тюмени, начинаютъ давать правильныя свѣдѣнія о цѣнахъ и о сдѣлкахъ на хлѣбъ и на другіе товары въ разныхъ сибирскихъ районахъ и на русскихъ и иностранныхъ рынкахъ.

Въ Европейской Россіи цѣны на сибирскій хлѣбъ устанавливаются, главнымъ образомъ, въ Самарѣ, Либавѣ, Архангельскѣ, Ростовѣ и Новороссійскѣ.

Хлѣбъ закупаютъ въ Сибири мѣстные владѣльцы мельницъ, хозяева рѣчныхъ судовъ и купцы и промышленники, занимающіеся разными отраслями этой торговли одновременно. Нѣкоторые русскіе торговые дома Петербурга и Ростова въ моментъ уборки хлѣба посылаютъ въ Сибирь довѣренныхъ для закупки. Они получаютъ отъ своихъ торговыхъ домовъ, занимающихся вывозомъ хлѣба, значительныя суммы денегъ для выдачи задатковъ, которые иногда составляютъ $^{9}/_{10}$ стоимости товара.

IV. Скотоводство.

Земледѣліе и скотоводство въ Сибири тѣсно переплетаются между собою. Сибирскій крестьянинъ располагаетъ обширными природными пастбищами, доставляющими обильный кормъ для лошадей, на которыхъ онъ обрабатываетъ свои поля, для рогатаго скота, молоко и мясо служатъ ому пищею, а кожи увеличиваютъ его доходъ. Кочевыя и полукочевыя племена почти-что живутъ однимъ скотоводствомъ, доставляющимъ имъ пищу и денежныя средства.

Важнѣйшую часть туземнаго населенія Сибири составляютъ киргизы (приблизительно 1.000,000 душъ); они занимаются исключительно скотоводствомъ; почти то же можно сказать и о бурятахъ, живущихъ въ Забайкальскомъ округѣ. Около сѣверныхъ предѣловъ Сибири люди прокармливаются также стадами сѣверныхъ оленей.

Итакъ, скотоводство есть одно изъ главныхъ средствъ къ существованію этой страны. (См. карту на стр. 85).

Области, въ которыхъ развито скотоводство.

Сибирь изобилуетъ природными пастбищами. Всѣ земледѣльческія области, заключающія въ собѣ, какъ мы уже видѣли, значительныя пространства, пригодны для разведенія стадъ, хотя и въ различной степени. Южныя степи Тобольской губерніи, степи Алтая, Минусинска и проч. были лугами передъ тѣмъ, какъ ихъ обратили въ поля. Кромѣ того, громадныя области, которыя по своему климату или свойству почвы непригодны для культуры, оказываются превосходными для скотоводства. Киргизскія степи, недостаточно орошенныя, даютъ мало хлѣба, но невысокая трава, покрывающая ихъ, вскармливаетъ безчисленныя стада. Барабинскія

степи, мѣстами болотистыя, и не столь плодородныя, какъ сосѣднія съ ними степи сѣверо-западной Сибири, могутъ прокормить значительное количество скота.

То же самое можемъ сказать о Средней Сибири, о Забайкальскомъ округѣ, о земляхъ при Амурѣ и др. Пространствами, покрытыми мхомъ, представляющимъ единственную растительность тундръ, здѣсь пользуются, какъ пастбищемъ для сѣверныхъ оленей.

Даже лѣсистыя области, хотя и въ меньшей степени, годятся для разведенія скота; постепенная распашка лѣсовъ доставитъ и въ этихъ областяхъ значительныя пространства, годныя для скотоводства. Если судить по поверхности территорій, которыя въ состояніи прокормить многочисленныя стада скота, то, повидимому, скотоводство должно бы играть первую роль въ сибирской сельской промышленности; такъ бы оно и было, если бы русскій переселенецъ не былъ прежде всего земледѣльцемъ, для котораго скотъ представляетъ лишь орудіе труда и источникъ побочныхъ доходовъ.

По земледѣльческимъ продуктамъ главную роль играетъ Западная Сибирь; то же самое слѣдуетъ сказать и о продуктахъ скотоводства. Въ центральной и южной частяхъ ея тянутся непрерывныя обширныя равнины, заросшія травою, очень благопріятныя для скотоводства; большая часть сибирскихъ инородцевъ тоже занимается скотоводствомъ. Если къ цифрамъ населенія Тобольской и Томской губерній присоединимъ цифры населенія киргизскихъ земель (Акмолинскъ и Семипалатинскъ) [1], то получимъ всего прибл. 4.731,000 душъ, т.-е. $^5/_7$ всего населенія Сибири.

Другіе районы, гдѣ также развито скотоводство, менѣе населены и имѣютъ гораздо меньшее значеніе. Еще укажемъ на минусинскія и ачинскія степи, гдѣ живутъ татары, занимающіеся скотоводствомъ; въ Забайкальскомъ округѣ также много скота.

Положеніе скотоводства. — Вывозъ скота.

Сибирское скотоводство, которымъ занимаются крестьяне, ничѣмъ не отличается отъ русскаго. Оно производится самымъ при-

[1] Мы не упоминаемъ здѣсь о земляхъ Тургая, Уральска, Семирѣчья, которыя, хотя большею частью и заселены кочевыми киргизами, но обыкновенно причисляются къ Средней Азіи; также объ уральскихъ губерніяхъ, — Оренбургской, Пермской, Уфимской, въ административномъ отношеніи составляющихъ часть Европейской Россіи.

митивнымъ образомъ: крестьянинъ содержитъ столько лошадей, сколько ему нужно для земледѣльческихъ работъ, такъ какъ пахота производится большею частью лошадьми; послѣднія служатъ ему также для занятія извозомъ и ямщичествомъ. Онъ владѣетъ также быками и коровами; коровы даютъ ему молоко, масло и говядину, нужныя для его семейства. Лѣтомъ скотъ всей общины, представляющій стада въ нѣсколько сотенъ головъ, остается на огороженныхъ выгонахъ, окружающихъ деревню, большею частью безъ пастуховъ. Зимою скотъ стоитъ въ хлѣвахъ, гдѣ исключительный кормъ его состоитъ изъ сѣна и соломы.

Благодаря обилію пастбищъ число лошадей и рогатаго скота, какимъ владѣетъ сибирскій крестьянинъ, значительнѣе, чѣмъ въ Европейской Россіи и во многихъ другихъ странахъ. Въ Томской и Тобольской губерніяхъ, гдѣ преобладаютъ русскіе переселенцы, среднее число лошадей на каждую сотню обывателей составляетъ 70, число головъ рогатаго скота — 80, а число другихъ домашнихъ животныхъ (барановъ и свиней) — 150; во Франціи, напримѣръ, среднее число лошадей на 100 человѣкъ не достигаетъ и 8, а въ Европейской Россіи — болѣе 22.

Скотоводство у киргизовъ, татаръ верхняго теченія Енисея и у бурятъ совершенно иное. Оно особенно характеристично у киргизовъ.

Это тюркское племя съ незапамятныхъ временъ вело полукочевую жизнь пастушескихъ народовъ. Киргизы проводятъ суровую зиму въ мазанкахъ, построенныхъ на лучшихъ пастбищахъ. Иногда ихъ лошади, быки, бараны, верблюды и козы питаются рѣдкой травой, покрытой снѣгомъ. Во время мятелей, по цѣлымъ днямъ свирѣпствующихъ въ степи, люди и животныя пользуются однимъ и тѣмъ же убѣжищемъ. Вскорѣ снѣгъ начинаетъ таять, табуны волнуются, слышится ржаніе трепетныхъ, пылкихъ копей, почувствовавшихъ весну. Старики каждаго племени собираются и рѣшаютъ, что пора готовиться къ выступленію; теперь начнется лѣтняя жизнь, кочевая и свободная. На вьючныхъ животныхъ складываютъ и нагружаютъ кожи и грубые войлоки, изъ которыхъ будутъ устраиваться юрты; стада удаляются съ зимовки, за ними слѣдуютъ ихъ охранители верхами; за послѣдними идетъ все племя. Такимъ образомъ передвигаются киргизы ежегодно и въ теченіе нѣсколькихъ вѣковъ кочуютъ все въ одномъ и томъ же направленіи. Каждое киргизское племя описываетъ по безпредѣльной равнинѣ громадный кругъ, и къ концу осени оно возвращается къ своимъ

покинутымъ хижинамъ. Пунктами, опредѣляющими направленіе кочующихъ, служатъ колодцы, прѣсныя озера и рѣки, около которыхъ обильнѣе растутъ травы.

Стада — единственныя богатства киргизовъ; они одни доставляютъ имъ средства къ существованію. Киргизы питаются окисшимъ и перебродившимъ кобыльимъ молокомъ (кумысомъ), кониной и бараниной, а кожи и шкуры служатъ имъ одеждою. Среднее число животныхъ, которымъ владѣютъ киргизы, очень значительно и на много превышаетъ среднее число животныхъ у русскихъ крестьянъ; на 100 киргизовъ приходится 125 лошадей. 80 головъ рогатаго скота, 440 барановъ, 26 верблюдовъ [1].

Число животныхъ, которыми владѣютъ татары Минусинскихъ степей и буряты, также очень значительно. Первобытныя условія, при которыхъ происходитъ разведеніе скота при кочевомъ образѣ жизни, нерѣдко служатъ причиною бѣдствій, являющихся препятствіемъ къ правильному развитію скотоводства. Зимою, напримѣръ, множество животныхъ погибаетъ во время мятелей, а тѣ изъ нихъ, которыя нашли убѣжище въ хижинѣ хозяина, умираютъ съ голоду, если буранъ продолжается слишкомъ долго. Осенью и весною, когда послѣ дождя или послѣ повышенія температуры, вызвавшей таяніе снѣга, вдругъ наступитъ морозъ, животныя не могутъ достать травы изъ подъ ледяной коры и на громадныхъ пространствахъ погибаютъ. Кочевники долго помнятъ тѣ годы, когда случаются такія бѣдствія. Часто случается весною, что черезчуръ знойное солнце сожигаетъ степь; уже съ іюня трава желтѣетъ; аулъ во время кочевки тогда не знаетъ, гдѣ и остановиться ему со своими стадами. Обильныя пастбища, которыми племя располагало въ предшествующіе годы, становятся неузнаваемы, и киргизамъ приходится рѣзать множество животныхъ. Падежи, чума также значительно опустошаютъ стада. Но этимъ послѣднимъ бѣдствіямъ подвергаются и стада русскихъ крестьянъ.

Климатъ киргизскихъ степей очень сухой и континентальный; имъ и обусловливается образъ жизни этихъ кочевниковъ; пожалуй, здѣсь иного образа жизни и вести нельзя; вліяніемъ климата объ-

[1] Крестьяне разводятъ больше рогатаго скота, чѣмъ лошадей; у нихъ много свиней и мало барановъ. Кочевыя племена и, главнымъ образомъ, киргизы содержатъ гораздо болѣе лошадей, чѣмъ крестьяне, и владѣютъ большимъ количествомъ барановъ и козъ, но не разводятъ свиней, такъ какъ киргизы и другіе кочевники исповѣдуютъ магометанство, воспрещающее употребленіе свинины.

ясняются и первобытныя условія, при которыхъ здѣсь ведется скотоводство.

Переселенцы захватили лучшіе оазисы этой степи, вслѣдствіе чего, повидимому, видоизмѣнился образъ жизни киргизовъ; среди нихъ проявляется стремленіе стать болѣе осѣдлыми; нѣкоторые изъ нихъ заготовляютъ сѣно на зиму.

То же самое слѣдуетъ сказать о бурятахъ и татарахъ, кочующихъ при верхнемъ теченіи Енисея. Можно надѣяться, что разведеніе скота кочевниками, хотя и останется главнымъ средствомъ существованія этихъ племенъ, но мало-по-малу усовершенствуется и будетъ давать болѣе обильные результаты.

Въ Западной Сибири среди земледѣльцевъ также замѣчаемъ стремленіе заниматься скотоводствомъ не прежнимъ экстенсивнымъ способомъ. Въ мѣстности Кургана и Петропавловска, напримѣръ, гдѣ пастбища особенно обильны и обширны, возникъ промыселъ откармливанія скота. Киргизскій скотъ, который къ концу лѣта пригоняютъ въ эту мѣстность, послѣ того какъ онъ прошелъ всю степь, откармливается до того момента, когда его бьютъ въ началѣ зимы.

Въ этой мѣстности нѣкоторые состоятельные земледѣльцы съ помощью мѣстной администраціи заботятся объ улучшеніи своего скота, заводятъ племенныхъ производителей, именно улучшаютъ породы свиней и рогатаго скота.

Новые переселенцы, пользуясь пониженными желѣзнодорожными тарифами, привозятъ съ собою изъ Европейской Россіи скотъ, въ особенности коровъ и барановъ; посредствомъ ихъ скрещиванія съ сибирскими породами, получаются улучшенныя породы.

Покойнымъ вице-адмирал. С. О. Макаровымъ уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ организовано правильное снабженіе Кронштадтскаго порта мясомъ изъ Киргизскихъ степей, что значительно удешевило это довольство при увеличеніи питанія моряковъ.

Существуютъ общества поощренія, устраивающія бѣга для рысаковъ въ главныхъ сибирскихъ городахъ (Тюмень, Томскъ, Семипалатинскъ); благодаря этимъ обществамъ здѣсь есть нѣсколько конныхъ заводовъ, гдѣ разводятъ хорошихъ племенныхъ лошадей, типа орловскихъ рысаковъ.

Слѣдующая таблица относится къ 1897 году; она даетъ намъ приблизительное число имѣющагося въ Сибири скота [1].

[1] Эти статистическія свѣдѣнія очень трудно установить въ такой обширной территоріи, заселенной столь рѣдкимъ населеніемъ, и потому къ нимъ слѣдуетъ относиться съ сомнѣніемъ.

	Лошади	Рогатый скотъ	Бараны и козы	Верблюды	Свиньи	Всего
Тобольская губернія	736.000	986.000	1.038.000		227.000	5.047.000
Томская „	1.776.000	1.791.000	2.525.000	-	428.000	6.520.000
Акмолинская область . . .	877.000	583.000	1.996.000	103.000	16.000	3.574.000
Семипалатинская область . .	822.000	452.000	2.393.000	74.000	1.000	3.742.000
Итого въ Зап. Сибири	421.100	3.812.000	8.012.000	177.000	672.000	18.883.000
Енисейская губернія	460.000	419.000	677.000	—	114.000	1.697.000
Иркутская . „	265.000	336.000	413.000	—	89.000	1.103.000
Итого въ Ср. Сибири	725.000	755.000	1.090.000	—	203.000	2.800.000
Якутская область	113.000	266.000	—	—		397.000
Забайкальская область . . .	650.000	1.300.000	1.500.000	—	—	3.450.000
Амурская область	49.000	45.000	6.000	—	14.000	114.000
Морская область	37.000	56.000	2.000	—	32.000	351.000
Итого въ Вост. Сибири	849.000	1.667.000	1.508.000	—	46.000	4.342.000

Изъ этихъ цифръ видимъ, что въ Западной Сибири скотоводство такъ же, какъ и земледѣліе, наиболѣе развито, такъ какъ число головъ животныхъ здѣсь составляетъ $^{2}/_{3}$ количества ихъ во всей Сибири. Западная Сибирь не только сама продовольствуется продуктами своего скотоводства, она также принимаетъ участіе въ продовольствованіи ими сосѣднихъ мѣстностей и, кромѣ того, отправляетъ въ Европу значительный избытокъ этихъ продуктовъ.

Рѣдкое населеніе, заселяющее Среднюю и Восточную Сибирь, владѣетъ достаточнымъ количествомъ скота для удовлетворенія своихъ собственныхъ потребностей, такъ что оно рѣдко пользуется продуктами скотоводства Западной Сибири.

Если исключимъ изъ всего количества животныхъ въ Сибири сѣверныхъ оленей и собакъ, разводимыхъ въ безпредѣльныхъ снѣжныхъ равнинахъ, верблюдовъ, разводимыхъ въ киргизскихъ степяхъ и въ Забайкальской области, оленей, разводимыхъ въ алтайскихъ долинахъ, — то окажется, что главнымъ образомъ разводятся въ Западной Сибири лошади, быки, коровы, бараны, козы и свиньи. Продукты скотоводства отъ разведенія вышеупомянутыхъ исключительныхъ животныхъ сравнительно незначительны и приспособлены къ своеобразнымъ условіямъ жизни.

Сибирскія лошади, типъ которыхъ слегка видоизмѣняется, смотря потому, въ какой мѣстности онѣ разводятся, представляютъ слѣдующія общія характеристическія свойства: онѣ небольшого роста, тощія и могутъ везти или нести лишь незначительный грузъ, не болѣе 25 пудовъ; зато онѣ очень выносливы и работаютъ много часовъ подъ-рядъ безъ отдыха; бѣгаютъ онѣ, особенно казацкія и

киргизскія лошади, очень быстро, иногда отъ 17 до 19 верстъ въ часъ. Онѣ легко выносятъ зимою страшные холода и удручающую жару лѣтомъ; довольствуются самымъ скромнымъ кормомъ; часто питаются лишь травой, растущей у дороги. Изъ этихъ лошадей вырабатываются превосходныя лошади для легкой кавалеріи, и ремонтеры производятъ покупки ихъ на значительныя суммы у киргизовъ.

Лошади земледѣльческихъ мѣстностей имѣютъ сходство съ крестьянскими лошадьми Европейской Россіи; онѣ хуже киргизскихъ, какъ верховыя лошади, но зато лучше ихъ въ упряжи; онѣ могутъ везти грузъ вѣсомъ до 30 пудовъ.

Скрещиванія сибирскихъ породъ (киргизскихъ съ русскими, татарскихъ съ русскими и проч.) производятся уже давно, но безъ всякой системы, причемъ заботы объ улучшеніи породъ проявляется мало.

Сибирскія лошади, дѣльно выбранныя, по моему мнѣнію, въ виду ихъ дешевизны, могли бы съ выгодой употребляться въ Европѣ для легкой упряжи и подъ сѣдло.

Быки и коровы. — При разведеніи рогатаго скота въ Сибири обращается вниманіе лишь на его количество, и потому скотъ здѣсь посредственнаго качества. За исключеніемъ южной части Тобольской губерніи, гдѣ удобряютъ почву, крупный рогатый скотъ мало представляетъ отличительныхъ свойствъ; одно лишь замѣчательно въ немъ, это то, что онъ вполнѣ приспособляется къ тѣмъ условіямъ, среди которыхъ живетъ. У киргизовъ, напримѣръ, содержаніе скота въ хлѣвѣ почти неизвѣстно какъ зимою, такъ и лѣтомъ, и скотъ принужденъ самъ разыскивать себѣ пищу. Крестьяне помѣщаютъ на зиму скотъ въ хлѣва, но послѣдніе устроены чрезвычайно небрежно; лишь въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ начинаетъ распространяться маслодѣліе, крестьяне и сельскіе хозяева болѣе заботятся о сохраненіи здоровья скота.

Коровы содержатся среди такихъ плохихъ условій, что даютъ очень мало молока. Исчислено, что одна корова даетъ въ среднемъ отъ 15 до 20 фунтовъ въ день. Эти самыя коровы при лучшемъ уходѣ и кормѣ легко могли бы дать большее количество молока.

Бараны. — Бараны даютъ мясо и шерсть весьма посредственнаго достоинства. Сало опредѣляетъ ихъ цѣнность въ торговлѣ. Киргизскій баранъ, толстый хвостъ котораго (курдюкъ) полонъ жиру, осенью даетъ приблизительно отъ 40 до 45 фунтовъ сала. Здѣшняя баранина очень жесткая; ею питаются сами скотоводы,

но она не можетъ служить предметомъ торговаго обмѣна. Шерсть ихъ очень груба и употребляется среди киргизовъ для изготовленія одеждъ или толстыхъ войлоковъ; ею также пользуются тюменскіе и уральскіе фабриканты для изготовленія грубаго сукна для солдатъ или для крестьянъ. Эта шерсть по ея плохимъ качествамъ не можетъ проникнутъ на европейскіе рынки. Баранья шкура, отзывающая овечьимъ потомъ, служитъ для изготовленія тулуповъ.

Свиньи. — Ихъ разводитъ исключительно русское населеніе, разводитъ очень неискусно, и вообще уходъ за ними ничтоженъ. Однако, нѣкоторые курганскіе маслодѣлы улучшаютъ свою породу свиней; они содержатъ довольно значительные свиные хлѣва и пользуются отбросами своихъ молочныхъ продуктовъ (снятымъ молокомъ и пр.) въ видѣ корма для свиней іоркширской породы.

Свинина и свиное сало служатъ пищей для населенія, разводящаго свиней. Кромѣ того, онѣ отправляются въ Европейскую Россію. Щетина, особенно бѣлая и твердая, имѣетъ превосходный сбытъ въ Европейской Россіи и Европѣ.

Цѣны. — Цѣны на скотъ въ Сибири очень колеблются въ зависимости отъ временъ года и отъ мѣстности, также и отъ того, былъ ли годъ сухой или дождливый; онѣ зависятъ, конечно, и отъ урожая и падежа.

Въ Западной Сибири существуютъ самыя низкія цѣны; можно сказать, что въ среднемъ въ губерніяхъ и областяхъ этой части Сибири хорошая лошадь для обработки земли или для легкой упряжи стоитъ отъ 15 до 40 рублей; цѣна обыкновеннаго быка — отъ 7 до 15 рублей; цѣна откормленнаго быка, дающаго до 20 пудовъ мяса и сала, — отъ 23 до 60 рублей; откормленная для убоя корова продается отъ 23 до 60 рублей; обыкновенная дойная корова — отъ 10 до 15 рублей. Что же касается до барановъ, то они цѣнятся въ среднемъ отъ 50 коп. до 1 руб. 40 коп.

Вывозъ по желѣзной дорогѣ живого скота начался только съ 1899 года; въ теченіе этого года вывезено въ Европейскую Россію (главнымъ образомъ изъ Кургана и Петропавловска въ Петербургъ) 15.838 головъ крупнаго рогатаго скота. Вслѣдствіе быстраго увеличенія числа животныхъ въ Западной Сибири можно принять эту цифру за начальную, такъ какъ вывозъ быстро увеличится одновременно съ пониженіемъ тарифовъ по провозу скота [1]. Вы-

[1] Провозъ одной штуки крупнаго рогатаго скота изъ Петропавловска въ Петербургъ стоитъ приблизительно 42 рубля.

возъ по желѣзной дорогѣ лошадей также начался на самомъ дѣлѣ лишь въ 1899 году. Эти цифры представляютъ лишь незначительную часть вывоза, такъ какъ значительное количество киргизскихъ стадъ подъ охраною гуртовщиковъ переходятъ степи небольшими этапами и вступаютъ въ Европейскую Россію пройдя черезъ южныя предгорія Урала.

Живыхъ барановъ еще не вывозятъ по желѣзной дорогѣ, такъ какъ обмѣнъ между обывателями киргизскихъ степей и юго-восточной Европейской Россіей производится выше указаннымъ способомъ.

Живыя свиньи въ маломъ количествѣ перевозятся по желѣзной дорогѣ въ Западной Сибири и направляются исключительно въ Енисейскую и Иркутскую губерніи.

Мясо. — Сало. — Масло.

Мясо. Вывозъ мяса производится въ гораздо большемъ количествѣ, нежели вывозъ живого скота.

Скотъ бьютъ не для мѣстнаго потребленія, а для вывоза, въ особенности въ октябрѣ и ноябрѣ, именно, при наступленіи холодовъ. Бьютъ скотъ на частныхъ бойняхъ, за исключеніемъ Кургана и Томска, гдѣ существуютъ общественныя бойни[1]. Тогда можно сохранять мясо и отправлять его на дальнія разстоянія, такъ какъ оно замерзаетъ[2].

Отправленіе мяса до сихъ поръ идетъ въ Среднюю Сибирь, но въ особенности въ Европейскую Россію (въ Москву и Петербургъ). Мясо отправляется главнымъ образомъ со станцій Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ и Обь. Слѣдующія цифры показываютъ, какъ быстро прогрессируетъ въ Сибири торговля мясомъ: въ Петропавловскѣ число животныхъ, приведенныхъ туда и убитыхъ на ветеринарной станціи, превышало 14.000 головъ крупнаго рогатаго скота въ 1893 году, а въ 1899 году число таковыхъ было приблизительно 53.000. Количество мяса, подвергшагося изслѣдованію на этой самой станціи, было 46.397 пудовъ въ 1893 году; это количество увеличилось въ 1899 году на 454.000 пудовъ.

---

[1] За убой быка платятъ тамъ отъ 80 коп. до 1 руб. 50 коп.

[2] Замерзаніе до сихъ поръ служило единственнымъ способомъ для сохраненія мяса, употребляемаго въ Сибири; въ 1899 году производились немногія попытки солить его.

Черезъ Сибирскую желѣзную дорогу въ 1898 году отправлено было мяса всего 982.419 пудовъ, изъ которыхъ 779.717 пудовъ въ Европейскую Россію; въ 1899 году отправлено уже 1.770.821 пудовъ[1]. Полагаютъ, что въ 1900 году было отправлено еще болѣе.

Доброкачественное мясо, которое возможно получить только отъ откормленной скотины, въ эту цифру включается лишь въ незначительномъ размѣрѣ; между тѣмъ, именно лишь такое мясо можетъ найти себѣ сбытъ за предѣлами русскихъ рынковъ, гдѣ относятся требовательнѣе къ качеству продуктовъ. Обыкновенное же мясо посредственнаго достоинства; оно получается отъ малорослаго скота, къ тому же заколотаго слишкомъ молодымъ. Благодаря сибирской дорогѣ, въ область скотоводства начинаютъ проникать новыя начала; поэтому можно надѣяться, что черезъ нѣсколько лѣтъ сибирскій скотъ будетъ давать значительное количество мяса хорошаго качества, которое вслѣдствіе его дешевизны можно будетъ выгодно сбывать въ Европѣ. Уже и теперь значительная часть того количества мяса, какое отправляется изъ Кургана и Петропавловска, даетъ отборный и жирный скотъ, который, хотя и не обладаетъ достоинствами англійскихъ и французскихъ породъ, ничуть не хуже однако черкасскаго скота, столь цѣнимаго въ Европейской Россіи. Я полагаю, что и теперь было бы выгодно сдѣлать отправку отборнаго мяса въ Англію; его можно было бы перевезти лѣтомъ сѣвернымъ морскимъ путемъ на пароходахъ, снабженныхъ ледниками[2] и спеціально для этого приспособленныхъ.

Обыкновенные сорта мяса въ центрахъ Западной Сибири стоятъ отъ 1 руб. до 2 руб. 50 коп. пудъ; средняя цѣна приблизительно отъ 3½ до 4 коп. фунтъ. Это хорошее мясо. Здоровое состояніе приводимаго на бойню скота обезпечивается серьезно организованнымъ санитарнымъ осмотромъ.

Сало. Жиръ, получаемый съ убитаго скота, представляетъ матеріалъ для довольно значительнаго производства, существующаго въ Западной Сибири, главнымъ образомъ въ южной части

[1] Свинина и свиное сало отправляются также по желѣзной дорогѣ, и отправка его возрастаетъ въ той же пропорціи, какъ и прочаго мяса. Въ 1896 году свинины и свиного сала было отправлено 94.588 пудовъ, въ 1899 году — 126.107 пудовъ.

[2] Здѣсь много льду, который легко сохраняется и лѣтомъ, и о этому замораживаніе продуктовъ въ Сибири достигается очень легко.

Тобольской губерніи; продукты этого производства почти всецѣло отправляются въ Европейскую Россію.

Жиръ крестьяне обыкновенно топятъ и продаютъ его въ формѣ круговъ на зимнихъ ярмаркахъ. Онъ покупается на сибирскіе салотопные заводы, а также салотопами, пріѣзжающими изъ Уракова, лежащаго близъ Уфы. Это сало вторично топится, очищается, вливается въ бочки и отправляется по назначенію. Цѣна такого сала на станціяхъ сибирской желѣзной дороги (Курганъ, Петропавловскъ) достигаетъ очень высокой, сравнительно съ стоимостью первоначальнаго матеріала, цѣны отъ 3 рублей до 4 руб. 20 коп. пудъ. Сало это сбывается только въ Европейскую Россію.

Все сало, производимое въ Зап. Сибири, поглощаютъ стеариновый заводъ въ Казани и значительное салотопное заведеніе Уракова. Оба завода принадлежатъ однимъ и тѣмъ же владѣльцамъ, — братьямъ Крестовниковымъ, которые и являются господствующими на рынкѣ. Нѣкоторое количество зауральскаго сала поступаетъ также въ Москву.

Въ 1898 году были отправлены слѣдующія количества сала:

	Прибл. пудовъ
По желѣзной дорогѣ Пермь-Тюмень . . .	155.000
„ Сибирской желѣзной дорогѣ	358.000
Итого . .	513.000

Въ 1899 году вывозъ сала значительно увеличился; по одной Сибирской желѣзной дорогѣ вывозъ его съ 358.000 пудовъ поднялся до 444.000.

Курганъ и Петропавловскъ—два важнѣйшихъ пункта средоточенія этихъ отправокъ. Изъ этихъ двухъ городовъ, вмѣстѣ взятыхъ, отправляется три четверти всего сала, вывозимаго изъ Сибири.

Съ быстрымъ возрастаніемъ убоя скота на мясо, сало, вѣроятно, будетъ составлять все болѣе и болѣе значительную часть сибирскаго вывоза.

Масло. Употребленіе молока на выдѣлку масла составляетъ въ этой странѣ совершенно особый промыселъ; тѣмъ не менѣе удобнѣе ознакомиться съ нимъ при общемъ обзорѣ продуктовъ скотоводства.

До послѣднихъ лѣтъ молоко не служило предметомъ торговаго обмѣна; оно продавалось и то въ очень незначительномъ количествѣ лишь въ окрестностяхъ городовъ. Итакъ, въ большинствѣ случаевъ оно не представляло собою торговой цѣнности.

То молоко, которое семья крестьянина не расходовала на себя, обращалось дома въ плохо сбитое масло; масло это топилось и въ извѣстные періоды года продавалось промышленникамъ, которые перетапливали его вторично и отправляли въ Москву и въ С.-Петербургъ.

Это топленое масло извѣстно въ Европейской Россіи подъ названіемъ „сибирскаго“ масла. Производители его получали очень ничтожную прибыль; оно покупалось у нихъ по довольно низкой цѣнѣ отъ 5 до 8 рублей за пудъ. Масло сбывалось почти исключительно въ Европейскую Россію и только въ послѣдніе годы стали сбывать его на Кавказъ и въ нѣкоторыя бѣдныя по потребленію страны, какъ въ Турцію и Персію.

Въ 1899 году было отправлено по Сибирской желѣзной дорогѣ 13.448 тоннъ топленаго масла.

Благодаря устройству этой дороги стало возможнымъ отправлять товаръ быстро и во всякое время, что и вызвало изготовленіе болѣе цѣннаго продукта, который можно вывозить въ страны, гдѣ потребленіе его значительно развито. Теперь въ Сибири стали изготовлять свѣжее и соленое коровье масло, и производство его, увеличиваясь съ каждымъ годомъ, вскорѣ станетъ однимъ изъ важнѣйшихъ элементовъ обогащенія сибирскихъ мѣстностей, въ которыхъ маслодѣліе развивается. Все, что мы будемъ говорить далѣе, относится къ маслу этого высшаго достоинства.

Маслодѣліе возникло въ Сибири всего пять или шесть лѣтъ тому назадъ [1]; оно возникло по иниціативѣ иностранцевъ. Дат-

[1] До постройки сибирской желѣзной дороги изъ Сибири вывозилось лишь одно топленое масло въ количествѣ 3 — 4 тысячъ пудовъ въ годъ. Первую маслодѣльню для выработки экспортнаго масла (т. е. изъ квашеныхъ сливокъ и соленаго) открылъ въ 1894 г. с.-петербургскій купецъ Вальковъ въ Кургапскомъ уѣздѣ. До самаго почти этого времени единственною маслодѣльнею въ Сибири, приготовляющею сливочное масло, была маслодѣльня А. Панфилова, основанная еще въ 1886 г. Но въ 1896 г. было уже 20 заводовъ, производившихъ въ общей сложности до 24 тысячъ пудовъ масла въ годъ. Въ этомъ же 1896 году въ Курганѣ появляется первая фирма по скупкѣ экспортнаго масла, именно торговый домъ Паллизена. Въ 1897 г. въ Курганѣ же открываетъ свои дѣйствія датская фирма Эсмана. Въ настоящее время въ одномъ Курганѣ насчитывается 12 фирмъ, кромѣ многочисленныхъ ихъ отдѣленій въ главнѣйшихъ пунктахъ производства масла: въ Омскѣ, Барнаулѣ, Петропавловскѣ, Каинскѣ и др.

Примѣчаніе къ русск. изд.

чане, пораженные чудесной ареной, какую представляла Западная Сибирь для молочнаго производства вслѣдствіе изобилія природныхъ пастбищъ и многочисленности скота, первые привезли сюда все необходимое для этого производства, едва лишь были проложены въ Сибири рельсы, и примѣнили здѣсь къ дѣлу свои спеціальныя познанія. Они создали маслодѣльни и старались распространить въ странѣ познанія, необходимыя при занятіи этимъ дѣломъ. Ихъ труды увѣнчались успѣхомъ. Они сами изготовляли масло и покупали его съ сосѣднихъ маслодѣленъ. Выдавая маслодѣламъ значительные задатки, они покупали у нихъ масло по очень дешевой цѣнѣ или же брали его на коммиссію и выговаривали себѣ, конечно, выгодный куртажъ.

Такимъ образомъ они получали великолѣпныя прибыли и этимъ обратили на себя вниманіе въ Европейской Россіи и въ особенности за границей. Другія фирмы, — датскія, нѣмецкія, англійскія и русскія, — также явились въ Сибирь и основали тамъ свои конторы для покупки масла и устроили маслодѣльни.

Русское правительство съ своей стороны поняло, какія выгоды можетъ доставить странѣ развитіе этой новой отрасли сельской промышленности; оно рѣшило поддержать ее и съ этою цѣлью послало въ Западную Сибирь инструкторовъ, которые распространяли знанія, необходимыя для изготовленія масла, посредствомъ бесѣдъ, наглядныхъ объясненій, брошюръ, посѣщеній на дому и проч. Компетентные помощники раздѣляли ихъ трудъ; эти помощники проживали нѣкоторое время въ разныхъ маслодѣльняхъ поочередно и улучшали способы изготовленія масла. Инструкторы принимали участіе въ образованіи артелей изъ крестьянъ; послѣднія, соединяясь между собою, устраивали общія маслодѣльни. Артели управляются старостами, а веденіе дѣлъ маслодѣльни предоставляется особымъ мастерамъ. Молоко доставляется всѣми членами артели, масло же большею частью поставляется по годовымъ договорамъ въ иностранныя конторы, основанныя въ Курганѣ, Омскѣ и другихъ городахъ.

Въ настоящее время производство этихъ артелей составляетъ лишь незначительную часть всего производства, но такъ какъ большинство этихъ артелей ведетъ свои дѣла удачно, то, вѣроятно, и другіе крестьяне послѣдуютъ ихъ примѣру, и число артелей будетъ постепенно расти.

Правительственные инструкторы безпрестанно помогаютъ этимъ артелямъ: они снабжаютъ ихъ умѣлыми мастерами, даютъ имъ по-

лезные совѣты[1], а иногда помогаютъ имъ даже при заключеніи запродажныхъ договоровъ. Тѣмъ не менѣе маслодѣльни въ большей ихъ части принадлежатъ частнымъ лицамъ.

Во Франціи сами крестьяне изготовляютъ масло, а въ Сибири изготовленіе масла представляетъ особый промыселъ; здѣсь только топленое масло изготовляется самимъ крестьяниномъ. Обыкновенно же владѣлецъ рогатаго скота довольствуется тѣмъ, что ежедневно поставляетъ молоко за опредѣленную[2] цѣну сосѣднимъ маслодѣльнямъ[3].

На этихъ небольшихъ маслодѣльняхъ, аппараты которыхъ, соотвѣтственно величинѣ ихъ, приводятся въ движеніе или ручнымъ способомъ, или лошадиною силою, а иногда и паромъ, въ среднемъ ежегодно обрабатываютъ отъ 10.000 до 30.000 пуд. молока[4].

Почему же сибирское маслодѣліе приняло такой исключительный промысловый характеръ, сосредоточиваясь въ рукахъ особыхъ лицъ — маслодѣловъ? Безъ сомнѣнія, это произошло вслѣдствіе того, что производство еще существуетъ вновѣ и не успѣло распространиться среди массы крестьянскаго населенія; кромѣ того, ини-

[1] Совѣты этихъ инструкторовъ настолько цѣнятся мѣстнымъ населеніемъ, что многіе обращались съ прошеніями къ правительству объ увеличеніи ограниченнаго числа этихъ полезныхъ руководителей.

Нужно оговорить, что инструкторовъ на весь громадный районъ сибирскаго маслодѣлія имѣется только три человѣка (въ Курганѣ, Барнаулѣ и Канскѣ), такъ что уже теперь, какъ справедливо замѣчаетъ г. Каратыгинъ, „число маслодѣленъ, приходящихся на долю каждаго инструктора, превосходитъ число дней въ году".

Примѣчаніе къ русск. изд.

[2] Въ мѣстностяхъ, гдѣ маслодѣліе уже развито, молоко стоитъ въ настоящее время отъ 30 до 40 коп. пудъ; въ Барнаульскомъ уѣздѣ, гдѣ маслодѣліе развито менѣе, цѣна молока за пудъ не превышаетъ 25—30 коп. Въ Европейской Россіи, въ Ярославлѣ, пудъ молока стоитъ отъ 25 до 40 коп., а въ Смоленскѣ — отъ 55 до 65 к.

[3] Интересно отмѣтить, что лица, нажившіяся отъ закупки топленаго масла, съ возникновеніемъ маслодѣленъ стали жаловаться на упадокъ спроса и долго еще пользовались невѣжествомъ и легкомыслiемъ крестьянъ, внушая имъ, что слѣдуетъ держаться старинныхъ обычаевъ и отстраняться отъ сношеній съ маслодѣльнями, которыя устраивались близъ деревень; чтобы успѣшнѣе достигнуть своей цѣли, они приводили какую-то суевѣрную примѣту, въ силу которой не слѣдовало подвергать молоко пыткѣ въ машинахъ, такъ какъ это будто бы можетъ повредить ихъ скоту.

[4] Въ 1900 году насчитывалось всего 1.100 маслодѣленъ.

Примѣчаніе къ русск. изд.

ціаторы дѣла были датчане, а среди нихъ изготовленіе масла производится при иныхъ условіяхъ, чѣмъ у насъ. Но главная причина заключается въ томъ, что сибирскій крестьянинъ отличается небрежностью, безпечностью и неопрятностью, поэтому онъ не въ состояніи заняться у себя дома самостоятельнымъ изготовленіемъ продукта, требующаго чистоплотности, ловкости и вниманія.

Маслодѣльни въ Сибири принадлежатъ или коммиссіонерамъ-экспортерамъ (самыя значительныя и лучше другихъ содержимыя), или же частнымъ лицамъ, купцамъ, промышленникамъ, священникамъ и, наконецъ, товариществамъ, составленнымъ изъ чиновниковъ.

Хотя маслодѣльни большею частью деревянныя, однако онѣ довольно хорошо устроены, снабжены центробѣжными сепараторами, пастеризаторами, маслобойками, мѣсильными машинами и проч. Всѣ эти аппараты шведскаго или русскаго изготовленія. Во всѣхъ маслодѣльняхъ есть ледники.

Изготовленіе масла распространилось на такое значительное пространство, что вызвало значительный спросъ на аппараты для маслодѣленъ. Назову нѣкоторые изъ аппаратовъ, которые распродаются очень успѣшно; эти аппараты ввозятся и продаются тѣми же конторами, которыя закупаютъ масло:

Центробѣжные сепараторы; они изготовляются преимущественно въ Швеціи и Даніи. Таковы:

Сепараторъ Альфа № 2; онъ приводится въ движеніе лошадьми, отдѣляетъ сливки отъ 1.800 литровъ молока въ часъ; продается франко въ Сибири за .	600	руб.
Альфа Тони для той же работы	330	„
Альфа Б, ручной, обрабатываетъ 340 литровъ въ часъ	225—250	„
Альфа Н (Беби), обрабатываетъ 145 литровъ въ часъ	160	„
Альфа Беби обрабатываетъ 145 литровъ въ часъ . . .	145	„
Альфа Колибри-Омега.		
Германія (фленсбургскій ручной центробѣжный сепараторъ).		

Маслобойки. Наиболѣе употребляемыя маслобойки изготовляются на фабрикѣ Лефельдта („Викторія“, „Акме“); онѣ бываютъ двухъ родовъ: на горизонтальной оси съ вальками и на вертикальной оси безъ вальковъ. Голштинскія и американскія маслобойки также пользуются значительнымъ сбытомъ; то же самое можно сказать и о болѣе обыкновенныхъ маслобойкахъ, изготовляемыхъ въ небольшихъ мастерскихъ кустарей и ремесленниковъ Россіи.

Мѣсильныя машины, приводимыя въ движеніе рукою или лошадиной силой, главнымъ образомъ изготовляются въ Швеціи и притомъ одного извѣстнаго типа. Русская промышленность также снабжаетъ рынокъ нѣкоторымъ количествомъ ихъ, но послѣднія — болѣе грубой работы.

Пастеризаторы. Ашараты для пастеризаціи молока системы Лаваля также пользуются большимъ сбытомъ.

Существуетъ большой спросъ на сосуды изъ луженаго желѣза для вливанія въ нихъ молока; обыкновенно въ такіе сосуды, имѣющіе видъ ящиковъ, вливается до пяти ведеръ молока.

Масло изготовляется въ Сибири большею частью по голштинскому способу; сперва молоко пастеризуется, затѣмъ охлаждается, далѣе проводится черезъ сепараторъ; затѣмъ даютъ скиснуть сливкамъ, сбиваютъ масло въ маслобойкѣ и мѣсятъ въ мѣсильной машинѣ съ прибавленіемъ къ нему $4^0/_0$ соли, наконецъ, наводятъ на него колеръ.

Приготовленное такимъ образомъ масло называется „экспортнымъ“. Его обертываютъ въ пергаментную бумагу и укладываютъ въ бочки, каждая въ три пуда. Эти бочки покрыты плетенкой. Поставленное на ледникѣ или въ очень холодный подвалъ, масло въ такихъ бочкахъ сохраняетъ хорошій вкусъ въ теченіе шести недѣль и даже двухъ мѣсяцевъ.

Зимою, или скорѣе отъ октября до февраля, за коровами въ Сибири плохой уходъ и имъ дается плохой кормъ, поэтому онѣ даютъ мало молока; кромѣ того, въ это время года русскій рынокъ платитъ дороже за масло, чѣмъ иностранный; тогда изготовляютъ тотъ сортъ масла, который называютъ „парижскимъ масломъ“. Послѣднее сбивается изъ нескиспувшихъ сливокъ, съ прибавленіемъ соли. Это масло отправляютъ въ Москву и Петербургъ.

Качество сибирскаго масла можно сравнить съ русскимъ масломъ Ярославской и Вологодской губерній; по достоинство его не всегда одинаковое и порою незавидное; многіе утверждаютъ, что сибирское масло плохо промывается и подкрашивается и имѣетъ иногда рѣзкій запахъ и даже вкусъ лука. Изготовленное зимою масло и по своему составу ненатурально. Въ это время года коровъ почти исключительно кормятъ сѣномъ и соломою, къ которымъ изрѣдка прибавляютъ муки или жмыховъ. Эта пища вліяетъ на молоко, и масло, изготовленное изъ этого молока, содержитъ въ себѣ значительное количество твердыхъ жировыхъ кислотъ, вслѣд-

ствіе чего англійскіе инспектора по торговлѣ иногда не принимаютъ сибирскаго масла на лондонскій рынокъ, такъ какъ въ немъ будто бы содержится примѣсь маргарина[1]. Впрочемъ, замѣтимъ, что достоинство сибирскаго масла постепенно улучшается, хотя оно представляетъ особый видъ, и вскорѣ безъ сомнѣнія достигнетъ такого же качества, какъ и канадское масло.

Вотъ перечень главныхъ торговыхъ домовъ, занимающихся закупкой сибирскаго масла:

Датскіе торговые дома: Паллизенъ, Эсманъ, Гольбекъ, Датская экспортная компанія, Гросспетерсенъ, Петерсенъ, Джонъ Матейзенъ.

Русскіе торговые дома: Братья Бландовы (изъ Маріуполя), Волковъ, Саровъ, Верещагинъ, Федоръ Вентинъ.

Нѣмецкіе торговые дома: Беккеръ, Якоби, бр. Зейфертъ.

Англійскіе торговые дома: Финдъ и проч.

Конторы этихъ домовъ находятся за границей или въ Петербургѣ и Москвѣ, но онѣ имѣютъ агентства въ Курганѣ и въ нѣкоторыхъ другихъ городахъ, какъ-то: въ Омскѣ, Петропавловскѣ, Тарѣ, Татарскомъ, Барнаулѣ и др.

Прежде эти конторы брали масло на коммиссію и выдавали болѣе или менѣе значительные задатки; въ настоящее время онѣ покупаютъ масло по рыночной цѣнѣ, но большею частью имъ доставляютъ его по годовымъ договорамъ; конторы часто входятъ между собою въ стачки, чтобы купить его по болѣе выгодной для себя цѣнѣ.

Въ расчетъ идетъ лишь вѣсъ безъ укупорки, причемъ съ каждаго пуда сбрасывается еще одинъ фунтъ; упаковка масла производится за счетъ продавца. Буковые боченки для упаковки привозятся разобранными изъ Германіи или Даніи; они продаются по 85 коп. за штуку съ доставкою на одну изъ сибирскихъ станцій.

Бочки, сосуды и аппараты для маслодѣленъ, а также пергаментная бумага и соль продаются въ вышепоименованныхъ конторахъ.

За исключеніемъ парижскаго масла, приготовляемаго въ не-

[1] Все это оказалось совершенной ложью, выдуманною конкуррентами, и подтверждено анализами, сдѣланными по требованію самого же англійскаго суда.

Примѣчаніе къ русск. изд.

Сибирь.

Видъ въ гор. Тобольскѣ и домъ ссыльнаго г-на Кориса.

значительномъ количествѣ и отправляемаго зимою въ Европейскую Россію въ ящикахъ по два пуда въ каждомъ, почти все сибирское масло, изготовляемое лѣтомъ, вывозится за границу. Половину этого количества отправляютъ въ Копенгагенъ, который и служитъ главнымъ мѣстомъ сбыта сибирскаго масла. Далѣе слѣдуютъ рынки Лондона и Гамбурга; нѣкоторое количество сибирскаго масла также отправляется въ Манчестеръ, Гелль, Глазговъ, Эдинбургъ, Нью-Кестль. Высшій сортъ масла иногда отправляется въ Копенгагенъ подъ маркою „датскаго масла“, откуда затѣмъ отправляется далѣе подъ этимъ же названіемъ въ Лондонъ и Гамбургъ.

Провозъ масла изъ Сибири за границу производится слѣдующимъ образомъ. На станціяхъ сибирской желѣзной дороги его нагружаютъ въ вагоны-ледники, которые доставляются съ поѣздами большой скорости въ теченіе 10—15 дней прямо въ балтійскіе порты; масло изъ Тары провозится по Иртышу до Омска: масло изъ Алтайскаго округа спускается по Оби до того мѣста, гдѣ она подходитъ къ желѣзной дорогѣ, именно до станціи Обь. Отправители пользовались въ 1900 году двумя ежедневными поѣздами, изъ которыхъ каждый состоялъ изъ 24 вагоновъ-ледниковъ. Съ 1901 года ежедневно ходятъ пять такихъ поѣздовъ. Перегрузка масла на суда производится въ портахъ Петербурга, Риги и Ревеля, куда аккуратно заходятъ пароходы, снабженные охлаждающими аппаратами для провоза масла въ Копенгагенъ, Лондонъ и Гамбургъ. Продолжительность путешествія моремъ составляетъ 4—8 дней, въ среднемъ отъ 4 до 5 дней. Провозъ масла изъ Кургана или Омска въ Ревель на поѣздахъ большой скорости обходится приблизительно въ 1 руб. 10 коп. за пудъ нетто.

Прекрасныя природныя травы Сибири доставляютъ здѣшнему молоку въ изобиліи жиръ. Изъ $21^1/_2$ пуда молока (въ среднемъ зимою и лѣтомъ) получается одинъ пудъ масла, а въ Финляндіи и Швеціи на одинъ пудъ масла затрачивается 24 пуда молока. Такимъ образомъ, производство масла въ Сибири происходитъ при очень выгодныхъ условіяхъ, поэтому и успѣхи его изумительны. Сперва масло производилось лишь въ Курганскомъ уѣздѣ; но вскорѣ маслодѣліе распространилось и по другимъ уѣздамъ.

Въ 1899 и 1900 годахъ устроено множество новыхъ маслодѣленъ; вывозъ масла съ 174.500 пудовъ въ 1898 году до-

шелъ до 314.000 пудовъ въ 1899 и до 1.100.000 пудовъ въ 1900 году [1].

Принявъ за среднюю цѣну масла 10 рублей за пудъ, увидимъ, что этотъ вывозъ даетъ странѣ значительную цифру въ 11.000.000 рублей. Важнѣйшія станціи отправленія: Курганъ, Омскъ, Обь, Татарское, Карачи, Шадринское, Каинскъ. Въ Томскомъ районѣ также изготовляется масло, но пока еще въ незначительномъ количествѣ.

Цѣна хорошаго масла на мѣстѣ, хотя и колеблется, но остается въ довольно тѣсной зависимости отъ рынковъ потребленія — копенгагенскаго и лондонскаго; лѣтомъ на станціяхъ отправленія пудъ масла стоитъ отъ 9 до 11 рублей; зимою, конечно, эта цѣна возвышается и доходитъ до 11—15 руб. за пудъ.

Можно ли надѣяться, что такое быстрое развитіе сибирскаго маслодѣлія будетъ продолжаться и впредь?

Сибирь съ успѣхомъ можетъ бороться въ этомъ производствѣ даже съ Европейской Россіей. Напримѣръ, въ Ярославской губерніи изготовляютъ масло въ теченіе болѣе чѣмъ уже 50 лѣтъ, однако она не въ состояніи идти впередъ въ этомъ дѣлѣ столь же быстро, какъ Сибирь. Въ Ярославской губерніи люди опытнѣе; цѣна за провозъ до Балтійскаго моря составляетъ лишь половину цѣны за провозъ масла изъ Сибири къ тому же морю; зато здѣсь молоко не имѣетъ столько жиру, скотоводство менѣе развито и пастбищъ гораздо меньше. Напротивъ, степи Западной Сибири и долины Алтая могутъ прокормить гораздо большее количество скота, чѣмъ то, которое содержатъ тамъ теперь. Прибыль, получаемая крестьяниномъ съ продаваемаго имъ молока и отъ другихъ продуктовъ скотоводства, послужитъ ему побужденіемъ къ тому, чтобы завести большее стадо, и въ свою очередь дастъ ему на это средства.

Когда начальное и особенно практическое образованіе проникнетъ въ отдаленныя сибирскія деревни, крестьяне лучше сознаютъ свои собственныя выгоды, станутъ болѣе заботливы, будутъ лучше ухаживать за скотомъ, лучше содержать его и примутъ мѣры къ улучшенію его породы; тогда коровы будутъ давать большее количество молока и стоимость масла уменьшится, вслѣдствіе чего увеличится и сбытъ его въ Европѣ. Число маслодѣленъ

[1] Вывозъ въ 1902 году былъ предварительно исчисленъ въ 2½ милліона пудовъ, но данныя за первую четверть года уже доказали, что дѣйствительность превышаетъ и эти предположенія.

Примѣчаніе переводчика.

будетъ увеличиваться; онѣ будутъ устраиваться въ новыхъ мѣстностяхъ, развивающееся пароходство въ свою очередь дастъ возможность новымъ маслодѣльнямъ принять участіе въ общемъ производствѣ. Переселенцы займутъ свободныя пастбища и значительно увеличатъ количество производимаго масла. Пройдетъ немного лѣтъ, какъ масло станетъ одной изъ самыхъ важныхъ доходныхъ статей сибирскаго скотоводства, занявъ вмѣстѣ съ тѣмъ видное мѣсто на потребительныхъ рынкахъ Европы.

Теперь, когда Франція можетъ, повидимому, потерять въ Англіи мѣсто значительнаго сбыта своего нормандскаго масла, кстати обратить вниманіе на новую страну, быстрые успѣхи которой предвѣщаютъ ей опаснаго соперника. Сибирскіе продукты идутъ въ Лондонъ большее число дней, нежели то число часовъ, какое нужно французскимъ продуктамъ для появленія ихъ на этомъ рынкѣ; тѣмъ не менѣе, несмотря на громадныя разстоянія, которыя отдѣляютъ Сибирь отъ Лондона, сибирское масло съ успѣхомъ борется съ французскимъ; если Франція ничѣмъ не поможетъ этому дѣлу, то ея масло, когда устроится болѣе быстрое сообщеніе между Сибирью и странами, потребляющими ея продукты, очутится въ затруднительномъ положеніи.

Сыроваренiе. Изготовленіе сыра почти что неизвѣстно въ Сибири: крестьяне приготовляютъ лишь грубый свѣжій сыръ для домашняго употребленія. Въ сибирскихъ городахъ сыръ получается изъ Европейской Россіи, иногда изъ-за границы, но рѣже, по причинѣ его высокихъ цѣнъ. Потребленіе сыра въ сибирскихъ городахъ незначительное; почти исключительно требуются два сорта сыра: грюэрскій и бакштейнъ (послѣдній сортъ изготовляется въ прибалтійскихъ губерніяхъ). Въ Сибири намъ извѣстно только одно имѣніе, гдѣ есть сыроварня, именно ферма Чернорѣчье, приблизительно въ 30 верстахъ отъ Тюмени. Она употребляетъ на сыръ молоко исключительно своихъ коровъ, которыхъ имѣется около 200 головъ; здѣсь изготовляется грюэрскій и бакштейнскій сыръ. Продукты этой фермы находятъ великолѣпный сбытъ; однако ея мѣстоположеніе не дозволяетъ ей усилить свое производство, такъ какъ она располагаетъ недостаточно обширными пастбищами.

По моему мнѣнію, въ Западной Сибири распространится впослѣдствіи также и сыровареніе; оно распространится (особенно производство простыхъ сортовъ сыра) въ силу тѣхъ же причинъ, какъ и производство масла. Внутренній сибирскій и русскій рынки

будутъ открыты для сбыта этихъ сыровъ по очень выгоднымъ цѣнамъ, такъ какъ въ Европейскую Россію ввозится значительное количество иностранныхъ сыровъ. Я даже полагаю, что, судя по тому, какъ легко сибирское масло открыло себѣ доступъ на европейскіе рынки, можетъ быть настанетъ моментъ, когда сибирскіе сыры станутъ важнымъ конкуррентомъ для сыровъ другихъ странъ и въ томъ числѣ французскихъ.

Кожевенное производство.

Изготовленіе кожъ и связанныя съ нимъ другія отрасли по обработкѣ животныхъ продуктовъ представляютъ значительную часть тѣхъ доходовъ, какіе даетъ скотоводство Сибири. Сначала разсмотримъ кожи и шкуры.

Кожи и шкуры. Сырыхъ кожъ было отправлено въ 1899 г.:

	Пудовъ
по сибирской желѣзной дорогѣ	222.664
„ линіи Пермь-Тюмень приблизительно	250.000

Приблизительно двѣ трети этихъ кожъ было отправлено въ Европейскую Россію или за границу. Поступили же онѣ въ большинствѣ изъ Западной Сибири.

Кожи бычачьи и коровьи. Кожи отправляются лѣтомъ въ высушенномъ видѣ. Сушка производится на открытомъ воздухѣ; для сего кожи помѣщаются на костыляхъ и распяливаются съ помощью небольшихъ заостренныхъ клиньевъ для того, чтобы кожи во время сушки не сжимались. Зимою ихъ замораживаютъ.

Высушенныя кожи вѣсятъ каждая отъ 25 до 30 фунтовъ, а замороженныя отъ 1 пуда 5 фунтовъ до 1 пуда 35 фунтовъ. Онѣ обыкновенно продаются поштучно, неподобранными и безъ указанія вѣса; средняя цѣна ихъ отъ 4 руб. до 5 руб. 50 коп. штука. Незначительность цѣны этихъ кожъ объясняется малымъ ростомъ сибирскаго скота. Однако онѣ очень хорошо раздѣлены на части. Но незначительность ихъ величины и отсутствіе подбора имѣли послѣдствіемъ то, что онѣ въ настоящее время главнымъ образомъ сбываются лишь на русскій рынокъ и не заходятъ за его предѣлы. До сихъ поръ предпринимались лишь отдѣльныя попытки вывоза этихъ кожъ за границу. Шкуры хорошаго скота въ большомъ спросѣ и стоятъ 8 рублей и болѣе штука.

Зимою этотъ товаръ привозится на ярмарки, именно въ де-

кабрѣ на ишимскую ярмарку, гдѣ кожи покупаются небольшими партіями; въ февралѣ кожи привозятъ на ирбитскую ярмарку, гдѣ заключаютъ сдѣлки на большія партіи кожъ. Лѣтомъ (въ іюлѣ) сибирскіе дубильщики съѣзжаются въ Тюмень и производятъ тамъ свои закупки; та же часть кожъ, которая предназначается къ продажѣ на русскомъ рынкѣ, отправляется на нижегородскую ярмарку, какъ извѣстно, продолжающуюся два мѣсяца — іюль и августъ[1].

До сихъ поръ шкуры быковъ и коровъ отправлялись сушеныя и замороженныя. Повидимому, производители теперь начинаютъ заботиться о пріисканіи болѣе удобныхъ средствъ для сохраненія кожъ: такъ было произведено нѣсколько попытокъ солепія кожъ. Изобиліе соли и дешевизна ея въ бассейнѣ Иртыша, конечно, облегчатъ введеніе этого предохранительнаго средства.

Лошадиныя шкуры. Ихъ очень много въ Сибири, въ особенности въ киргизскихъ степяхъ. Къ сожалѣнію киргизскія лошадиныя шкуры очень плохо разняты на части. Обыкновенный вѣсъ одной такой шкуры отъ 18 до 20 фунтовъ. Шкуры отправляются обыкновенно сушеными. Цѣна ихъ колеблется отъ 1 руб. 15 коп. до 1 руб. 60 коп. штука. Главный центръ торговли лошадиными шкурами — Петропавловскъ, куда ежегодно привозятъ отъ 170,000 до 180,000 штукъ. Сбытъ ихъ преимущественно производится въ Европейскую Россію и въ особенности въ привислинскія губерніи. Одинъ городъ Бѣлостокъ получаетъ ежегодно отъ 60,000 до 70,000 штукъ. Нѣкоторое количество ихъ, впрочемъ, отправляется и за границу, именно черезъ ревельскій портъ.

Шкуры бараньи и козьи. Онѣ представляютъ важную статью вывоза изъ Сибири въ Европейскую Россію и за границу.

Въ 1899 году бараньихъ и козьихъ шкуръ отправлено:

по Сибирской желѣзной дорогѣ	214.000	пуд.
„ Уральской „ „ приблизит. .	130.000	„

1 Постройка желѣзной дороги преобразила характеръ сибирской торговли. Прежде она производилась періодически, въ настоящее же время обмѣнъ совершается въ теченіе всего года. Это содѣйствовало тому, что торговля кожами сосредоточилась въ городахъ Курганѣ и Петропавловскѣ, которые, особенно послѣдній, станутъ современемъ главными складами сибирскихъ кожъ. Съ 1893 до 1899 года цыфра, указывающая количество кожъ, привезенныхъ въ Петропавловскъ, поднялась съ 82,000 штукъ до 140,000. Прибывающія партіи кожъ сосредоточиваются на мѣновомъ дворѣ этого города.

Самыя маленькія и самыя тонкія шкуры барановъ и ягнятъ скупаются лѣтомъ по цѣнѣ отъ 40 коп. до 55 коп. штука и отправляются за границу, напримѣръ, въ Вѣну; нѣкоторое количество идетъ въ порты Либавы, Ревеля и Петербурга. Болѣе толстыя и тяжелыя шкуры отъ животныхъ, битыхъ осенью, отправляются въ Тюмень, Томскъ и Европейскую Россію; онѣ стоятъ отъ 75 коп. до 1 руб. 10 коп. штука. Обработка ихъ производится на заводахъ европейскаго склона Урала (въ Пермской губерніи); тамъ изъ нихъ дѣлаютъ тулупы и другія мѣховыя одежды, зимнія перчатки и т. д. Изъ Петропавловска отправляютъ ежегодно почти 1.000,000 бараньихъ шкуръ. Шкуры битыхъ ягнятъ — „мерлушки“ обыкновенно краснаго цвѣта, продающіяся въ Петропавловскѣ отъ 25 до 35 коп. штука, привозятся главнымъ образомъ изъ Средней Азіи (Ташкента, Токмака и др.). Провозъ на верблюдахъ до Петропавловска длится приблизительно 2 мѣсяца и стоитъ лишь отъ 67 до 75 коп. съ пуда.

Козьи шкурки привозятся главнымъ образомъ изъ киргизскихъ степей и Семирѣчья; средоточіе ихъ привоза и торга — Петропавловскъ, куда ежегодно пріѣзжаютъ коммисіонеры изъ Казани и иностранные покупатели изъ Парижа, Лейпцига и Америки.

Городъ Семипалатинскъ пользуется также важнымъ значеніемъ по торговлѣ козьими шкурами. Оптовые покупатели періодически посылаютъ коммиссіонеровъ въ Семипалатинскъ или же имѣютъ здѣсь агентовъ. Приведемъ нѣсколько фамилій: Людвигъ Леви изъ Москвы, Зальмъ и Германкъ и Кильбъ изъ Казани.

Козьи шкуры, бѣлыя и черныя, подраздѣляются на малыя, среднія и большія; онѣ сортируются еще коммисіонерами по толщинѣ и качеству и распредѣляются на десять сортовъ и болѣе. Самыя толстыя шкуры отъ 11 до 14 пудовъ сотня продаются отъ 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 50 коп. штука; небольшія (вѣсомъ отъ 3 до 6 пудовъ сотня) и среднія (вѣсомъ отъ 6 до 8 пудовъ сотня) продаются приблизительно по одному рублю за штуку.

Самые извѣстные сорта получаются изъ Петропавловскаго и Акмолинскаго уѣздовъ; тѣ, которые присылаются изъ областей, лежащихъ южнѣе, менѣе гибки и суше. Эти шкуры отправляются уже сушеными и покрытыми нафталиномъ.

Привозъ козьихъ кожъ постоянно увеличивается. Въ 1893 г. ихъ привезли 307,000 штукъ; въ 1899 — 403,000. Вывозъ шкуръ производится чрезъ Ревель, Одессу и въ особенности чрезъ Либаву.

Шерсть. Сибирская шерсть (діебага) сухая и грубая, пользуется сбытомъ только въ самой Сибири и въ волжскомъ бассейнѣ. Особенно много шерсти даетъ бассейнъ Иртыша. По Иртышу прибываетъ большинство тюковъ шерсти, отправленныхъ изъ киргизскихъ степей, Семирѣчья и Джунгаріи. Отправка шерсти въ промышленную мѣстность Тюмени производится водою, вслѣдствіе чего и нельзя опредѣлить съ точностью общаго количества. По сибирской желѣзной дорогѣ отправляютъ лишь 225.000 пудовъ (1899 г.); четыре пятыхъ отправленной этимъ путемъ шерсти идетъ въ восточную часть Европейской Россіи. Во главѣ станцій отправленія шерсти стоитъ Петропавловскъ, затѣмъ Омскъ.

Шерсть снимается дважды въ годъ: весною она спадаетъ почти что сама; тогда она длинная и толстая; лѣтомъ стригутъ барановъ; тогда получается болѣе короткая и тонкая шерсть. Однако и эта послѣдняя еще довольно грубая и годится лишь на сукно низкаго достоинства. Шерсть, получаемая изъ южныхъ уѣздовъ, лучшаго качества, потому на нее существуетъ сильный спросъ со стороны сибирскихъ промышленниковъ.

Промывка шерсти кипяткомъ съ содою или просто въ текучей водѣ производится въ Семипалатинскѣ, Зайсанскѣ, Кульджѣ, Чугучакѣ или Джунгаріи. Промытая шерсть стоитъ отъ 6 до 7 рублей пудъ въ Петропавловскѣ.

Первобытныя формы сибирскаго скотоводства еще въ теченіе долгаго времени будутъ служить препятствіемъ къ появленію киргизской шерсти на европейскихъ рынкахъ [1].

Верблюжій волосъ. Верблюжьи кожи ни по качеству своему, ни по количеству не представляютъ большого значенія. Они идутъ для кочевыхъ киргизовъ и монголовъ. Небольшія партіи верблюжьихъ кожъ отправляются въ Нижній-Новгородъ или Москву. Цѣна ихъ въ Сибири около 4 руб. 50 коп. пудъ.

[1] Монгольская шерсть изъ Джунгаріи, изъ области Кобдо, Улясутая и Урги—лучшаго качества; долгое время она сбывалась главнымъ образомъ въ Сибирь и Европейскую Россію. Затрудненія, встрѣчающіяся на чуйскомъ пути (Кобдо—Бійскъ) и по другимъ горнымъ проходамъ, ведущимъ изъ Монголіи въ Сибирь, вызвали появленіе конкуренціи со стороны англійскихъ и американскихъ покупателей; послѣдніе имѣютъ въ Ургѣ и Улясутаѣ агентовъ — китайцевъ, которые покупаютъ у монголовъ баранью и верблюжью шерсть и отправляютъ ее въ Европу чрезъ Китай, или же обрабатываютъ ее на китайскихъ фабрикахъ. Количество монгольской шерсти, ввозимое въ Сибирь, уменьшается съ каждымъ годомъ.

Верблюжій волосъ, напротивъ, составляетъ, повидимому, предметъ болѣе значительной торговли. Но мы не имѣемъ о ней статистическихъ данныхъ. Однако извѣстно, что часть верблюжьяго волоса, поступающаго изъ киргизскихъ степей, Джунгаріи и монгольскихъ мѣстностей,—Кобдо, Уллясутая и Урги,—привозится для продажи въ Семипалатинскъ, Петропавловскъ, Бійскъ и Кяхту, откуда потомъ отправляется дальше въ Европейскую Россію и Англію. Верхній волосъ (съ хребта) употребляется на выдѣлку ремней (фабрика Реддавей въ Москвѣ); другіе сорта, особенно тонкіе и длинные, служатъ для изготовленія шалей и одѣялъ. Ваты изъ верблюжьяго волоса теперь уже не выдѣлываютъ. Покупки производятся весною, въ то время какъ верблюды линяютъ. Самый тонкій верблюжій волосъ привозится изъ Кобдо и продается въ Бійскѣ въ среднемъ по 6 руб. 25 коп. пудъ. Верблюжій волосъ, вывозимый изъ Семипалатинска, стоитъ на мѣстѣ (т. е. въ Семипалатинскѣ) отъ 4 руб. до 4 руб. 50 коп. пудъ, а въ Петропавловскѣ — отъ 5 р. до 5 р. 50 коп. Вывозъ верблюжьяго волоса производится чрезъ Ревель и другіе порты Балтійскаго моря. Провозъ его обходится приблизительно въ одинъ рубль съ пуда.

Появленіе англійской конкурренціи, проявляющейся въ томъ, что англичане посылаютъ агентовъ-скупщиковъ въ Монголію, повидимому, грозитъ серьезными убытками сибирскимъ скупщикамъ. Русскія консульства въ Монголіи обращали уже вниманіе на эту опасность и ходатайствовали о принятіи мѣръ для борьбы съ нею.

Конскій волосъ. Изъ киргизскихъ степей ежегодно отправляется значительное количество конскаго волоса и конскихъ хвостовъ. Лучшіе продукты даютъ Акмолинскій и Петропавловскій округа. Этотъ товаръ сосредоточивается въ Петропавловскѣ, Ирбитѣ и Тюмени. Различаютъ два сорта конскаго волоса: обыкновенный волосъ — съ лошадей, разводимыхъ русскими, и степной — съ лошадей кочевниковъ. Гривы стоятъ въ среднемъ отъ 7 до 10 руб. пудъ, а хвосты — отъ 23 до 33 руб. И тѣ и другіе въ необдѣланномъ и неподобранномъ видѣ обыкновенно довольствуются тѣмъ, что ихъ слегка обмываютъ; цвѣтомъ они обыкновенно черные. Этотъ необдѣланный конскій волосъ отправляется въ Европейскую Россію, гдѣ его промываютъ и подбираютъ; потомъ часть его вывозится въ Германію или Англію. Но часть вывозимаго волоса отправляется и въ необдѣланномъ видѣ чрезъ балтійскіе порты и черезъ германскую границу.

Щетина. Сибирская щетина получается исключительно

изъ земледѣльческихъ поясовъ: изъ Шадринска, Тюмени, Ишима, Ялуторовска, Тары, Камышлова, Кургана, Барнаула, и др. Эта щетина, въ особенности „окатка", т. е. щетина съ хребта животнаго, бѣлая, длинная, твердая и густая, пользуется большимъ спросомъ на европейскихъ рынкахъ. Она покупается въ необдѣланномъ видѣ на ярмаркахъ въ южной части Тобольской губерніи. Цѣна щетины различна, смотря по длинѣ ея, именно, отъ 25 до 200 рублей кредитныхъ [1] пудъ. Съ ярмарокъ щетина отправляется въ Европейскую Россію, гдѣ цѣлыя деревни занимаются подборомъ этого товара (напримѣръ, деревни Устюжскаго уѣзда Вологодской губ.). Отсюда щетина отправляется въ Петербургъ для вывоза за границу. Вывозъ этотъ монополизированъ въ рукахъ нѣмецкихъ комиссіонеровъ. Часть щетины въ подобранномъ видѣ отправляется въ Германію, именно въ Лейпцигъ.

Другіе животные продукты. Изъ остальныхъ продуктовъ нѣкоторые потребляются на мѣстѣ, другіе, какъ-то: ноги и проч., отбрасываются, наконецъ, нѣкоторые отправляются за границу.

Кишки. Кишки вывозятся изъ Семипалатинска, Кургана, Петропавловска, Томска и др. Предварительно онѣ промываются въ текучей водѣ и солятся. Вывозъ направляется въ Вѣну и Берлинъ. Такъ, въ 1899 году въ Берлинъ было отправлено около 380,000 штукъ кишекъ. Цѣна на нихъ стоитъ отъ 1 руб. 60 к. до 1 р. 70 к. штука (въ Петропавловскѣ).

Рога, длинные, но тонкіе и узкіе часто выбрасываются, иногда собираются и продаются по одному рублю за сотню.

Кости большею частью выбрасываются и только въ нѣкоторыхъ городахъ идутъ въ дѣло.

Домашняя птица. Домашней птицы очень много въ Западной Сибири, именно въ Шадринскомъ округѣ. Вывозъ битой птицы возникъ въ 1898 году и продолжаетъ возрастать. Установленіе поѣздовъ прямого сообщенія въ Москву и Петербургъ и снабженіе ихъ вагонами-ледниками дѣлаетъ возможнымъ провозъ этого товара во всѣ времена года и обезпечиваетъ ему правильный сбытъ, который со временемъ значительно расширится. Въ настоящее время битая птица отправляется только въ Европейскую Россію. Можетъ быть, впослѣдствіи удастся отправлять этотъ то-

[1] При сдѣлкахъ по покупкѣ щетины разсчетъ производится не кредитными рублями, а на ассигнаціи; послѣднихъ нужно 3½ рубля, чтобы составить одинъ кредитный рубль.

варъ и на европейскій рынокъ, что представляется возможнымъ, если улучшится его качество, и организовать болѣе скорую доставку.

Битая птица отправляется со станцій Сибирской желѣзной дороги, лежащихъ между Челябинскомъ и Томскомъ, въ особенности изъ Мишкина и Петропавловска.

Перья и пухъ. Перья отъ домашней птицы (гусей и цыплятъ) въ необдѣланномъ видѣ отправляются въ Европейскую Россію, преимущественно въ Казань. Цѣна ихъ отъ 10 до 12 руб. за пудъ; пухъ продается по цѣнѣ отъ 25 р. до 30 р. пудъ.

Яйца. Вывозъ яицъ въ Сибири только еще возникаетъ. Въ 1898 году по Сибирской желѣзной дорогѣ перевезено 73,000 пудовъ яицъ; въ 1899 году эта цифра возрасла до 130,000 п. Все это количество отправлено въ Европейскую Россію, откуда вывезено за границу черезъ балтійскіе порты, въ особенности черезъ Петербургъ. Это новое направленіе обмѣна между Сибирью и Европой было вызвано желѣзной дорогой. Судя по Европейской Россіи, мы можемъ предвидѣть, что вывозъ яицъ достигнетъ значительныхъ размѣровъ также и изъ Западной Сибири, гдѣ такъ развито куроводство. Если опаздыванія поѣздовъ будутъ случаться рѣже, если будетъ устроено прямое сообщеніе съ балтійскими портами въ родѣ того, какое уже существуетъ для вывоза масла, то вывозъ яицъ несомнѣнно будетъ увеличиваться, къ большей выгодѣ сибирскаго крестьянина.

До сихъ поръ яйца отправлялись почти исключительно со станцій желѣзной дороги, лежащихъ между Челябинскомъ и Петропавловскомъ; такъ какъ въ Курганѣ живутъ иностранные агенты, которые закупаютъ тамъ масло и дичь, то Курганъ является и главной станціей отправленія яицъ. Отсюда отправляется половина всего количества яицъ, вывозимыхъ изъ Сибири. За нимъ слѣдуетъ Мишкино, станція, обслуживающая Шадринскій округъ, потомъ Петропавловскъ.

Въ Сибири, какъ и въ Европейской Россіи, крестьяне сами выносятъ яйца на рынокъ или же ихъ скупаютъ мелкими партіями скупщики, преимущественно татары, которые для этого ходятъ по деревнямъ. Потомъ яйца грубо подбираютъ,—распредѣляютъ по величинѣ на двѣ категоріи; обыкновенно эти яйца грязныя и мелкія; вѣсъ ихъ въ среднемъ 14 фунтовъ сотня. Яйца упаковываются въ солому и опилки и укладываются въ еловые ящики, изъ которыхъ въ каждомъ заключается 1440 яицъ. Эти ящики грузятся въ вагоны, причемъ въ каждый вагонъ помѣщается отъ

100 до 104 ящиковъ. Провозъ яицъ съ сибирскихъ станцій въ Петербургъ обходится приблизительно въ 60 коп. пудъ (на поѣздахъ большой скорости) и длится отъ 12 дней до 3 недѣль.

Сибирскія яйца продаются въ Лондонѣ подъ названіемъ „русскихъ яицъ“. Цѣна яицъ въ деревняхъ или на рынкахъ колеблется отъ 50 к. до 1 р. 25 к. за сотню.

Яичныхъ желтковъ не вывозятъ; альбумина не добываютъ.

Пчеловодство. Пчеловодство до нѣкоторой степени развито въ мѣстностяхъ Западной Сибири, заселенныхъ русскими; однако настоящимъ значеніемъ пользуется оно лишь въ южныхъ мѣстностяхъ и въ особенности въ Алтайскомъ округѣ (Бійскъ, Барнаулъ, Усть-Каменогорскъ и др.). Двѣ трети всего собираемаго въ Сибири меду и воску потребляются на мѣстѣ; остальное же количество отправляется въ Европейскую Россію. Вообще это производство невелико. Меду и воску отправляется по сибирской желѣзной дорогѣ ежегодно лишь 26,000 пуд. Высокія цѣны, платимыя въ Европейской Россіи за воскъ, который въ большомъ количествѣ идетъ здѣсь для выдѣлки церковныхъ свѣчей, дороговизна и рѣдкость хорошаго меда, — все это вызываетъ то, что оба эти продукта потребляются только въ Россіи и не представляютъ интереса для иностранцевъ.

Несмотря на усилія правительственныхъ агрономовъ и агентовъ Кабинета Его Величества въ Алтайскомъ округѣ, пчеловодство, повидимому, прогрессируетъ не особенно замѣтно.

V. Лѣса.

За исключеніемъ сѣверныхъ болотистыхъ равнинъ, западныхъ земледѣльческихъ поясовъ и киргизскихъ степей, вся Сибирь отъ Урала до Тихаго Океана покрыта лѣсами.

Къ югу отъ 65^0 — 66^0 сѣверной широты начинается полоса крупныхъ лѣсовъ (урманы и тайги). Здѣсь лѣса тянутся сплошь, рѣдѣя лишь по мѣрѣ того, какъ приближаешься къ заселеннымъ мѣстностямъ. Въ Средней Сибири эта полоса покрываетъ все пространство и доходитъ на югѣ до китайскихъ предѣловъ.

Вдоль сибирской желѣзной дороги, между Обью и Байкальскимъ озеромъ, за исключеніемъ земледѣльческихъ полосъ, заходящихъ недалеко вглубь страны, видимъ сплошные лѣса сосны, ели, кедра, и лиственницы. Такіе безпредѣльные лѣса называются здѣсь „тайгами“. Они пересѣкаются потоками, въ руслѣ которыхъ разыскиваютъ золото. Въ тайгахъ, непроходимыхъ для человѣка, деревья растутъ такъ тѣсно, что не пропускаютъ даже внутрь лѣса солнечныхъ лучей. Почва здѣсь предательская: подъ высокой травой кроются болота; мѣстами лежатъ гніющіе стволы деревьевъ. Подобная почва производитъ такое впечатлѣніе, что будто бы она находится въ періодѣ образованія; внутри ея зарождаются черноземъ, торфъ и каменный уголь. Часто по цѣлымъ мѣсяцамъ здѣсь свирѣпствуютъ непреодолимые пожары, зажженные рукою бродяги или бѣглаго каторжника, иногда обыкновеннаго крестьянина. Дымъ отъ этого громаднаго костра распространяется на цѣлыя сотни верстъ кругомъ. Тогда тайга становится зловѣщею и печальною: въ ней не раздается уже пѣнія птицъ; животныя убѣгаютъ; гигантскія деревья, почернѣвшіе чуть не до вершины, представляются какъ бы призраками, махающими своими длинными покрытыми сажей руками. Раздается зловѣщій трескъ, и деревья тяжело рушатся, увлекая за собою своихъ сосѣдей, и эти новые

трупы деревъ погребаются среди другихъ упавшихъ и гніющихъ стволовъ.

Въ земледѣльческихъ уѣздахъ Западной Сибири нѣтъ уже высокоствольныхъ, сплошныхъ, густо разросшихся лѣсовъ; здѣсь не видимъ больше тайгъ, а лѣсочки хилыхъ и искривленныхъ березъ, бѣлизна коры которыхъ красиво выдѣляется среди черной почвы. Эти лѣсочки разсѣяны среди пахатныхъ земель, представляющихъ вмѣстѣ съ лѣсными полянами какъ бы клѣтки громадной шахматной доски.

Киргизская степь представляетъ гладкую равнину, подобную поверхности моря. Здѣсь группы деревьевъ совершенно исчезаютъ; зеленая или темная зубчатая листва ихъ уже не выдѣляется на безпредѣльномъ и однообразномъ горизонтѣ. Въ алтайскихъ степяхъ лѣса встрѣчаемъ рѣдко, а если они и появляются, то небольшіе.

Сибирь особенно богата хвойными породами лѣса. Въ поясѣ высокоствольныхъ деревьевъ встрѣчаемъ лишь сосны, ели, пихты, лиственницы и кедры. Въ земледѣльческихъ уѣздахъ Тобольской губерніи преобладаютъ береза и осина; въ оазисахъ киргизскихъ степей иногда встрѣчается ива.

Громадные сибирскіе лѣса безъ сомнѣнія представляютъ значительную цѣнность. Въ земледѣльческихъ уѣздахъ, смежныхъ съ Киргизскою степью, плодородіе почвы могло бы изсякнуть вслѣдствіе засухи, если бы здѣсь не было лѣсовъ. Въ Алтайскихъ и Саянскихъ горахъ и на предгоріяхъ ихъ лѣса регулируютъ распредѣленіе водъ.

До послѣднихъ лѣтъ сибирскій житель относился часто къ тайгѣ недружелюбно. Дѣйствительно, жить возлѣ тайги затруднительно: она препятствуетъ испаренію воды съ поверхности почвы; въ ней обитаютъ опасныя животныя и насѣкомыя. Тайга — царство комаровъ. Ихъ жадные рои невыносимо преслѣдуютъ тамъ людей и животныхъ. Вблизи лѣса нельзя даже выйти изъ дому лѣтомъ, не надѣвъ маски и перчатокъ для охраненія себя отъ ихъ укусовъ.

До сихъ поръ цѣнность лѣса заключалась лишь въ той затратѣ труда, какая нужна была для того, чтобы срубить его, сбыть и доставить по принадлежности. Переселенецъ не берегъ его; оставивъ для себя такое количество лѣса, которое было необходимо для постройки себѣ избы, онъ сжигалъ лѣсъ вокругъ себя и опустошалъ такимъ образомъ громадныя лѣсныя пространства.

Вслѣдствіе усиленія заселенія края, постройки желѣзной дороги и возникновенія промышленности, уничтоженіе лѣсовъ становилось опаснымъ; необходимо было сохранить ихъ. Издали лѣсоохранительныя правила и учредили штатъ лѣсничихъ для наблюденія за ихъ примѣненіемъ. Прежде лѣсомъ пользовался всякій, кто только могъ рубить его; въ настоящее время лѣса осмотрѣны, разбиты на дачи или на участки и въ каждомъ изъ участковъ рубка деревьевъ ограничена извѣстнымъ предѣломъ и оцѣнена.

Теперь лѣса предохранены отъ уничтоженія. Какъ-то пойдетъ ихъ эксплоатація? Постройка домовъ[1], которые пожаръ опустошаетъ въ среднемъ каждые 15 или 20 лѣтъ, поглощаетъ значительное количество строевого лѣса. Отопленіе домовъ въ странѣ, гдѣ бываетъ такая продолжительная и суровая зима, также вызвастъ громадное потребленіе дровянаго лѣса. Промышленность тоже пользуется лѣсомъ. На сибирской желѣзной дорогѣ и на пароходахъ лѣсомъ пользуются какъ топливомъ, затѣмъ лѣсъ идетъ на шпалы, на столбы, на сооруженіе барокъ и проч. На чугунныхъ и мѣдныхъ заводахъ топятъ дровами доменныя печи; въ механическомъ производствѣ также употребляютъ дрова для топки паровыхъ котловъ; на каменноугольныхъ копяхъ подземные ходы обкладываются деревомъ.

Потребленіе лѣса достигаетъ значительныхъ размѣровъ въ Западной Сибири, гдѣ лѣса не столь обширны и гдѣ населеніе плотнѣе, чѣмъ въ остальной Сибири; притомъ оно годъ отъ году замѣтно возрастаетъ, что и выражается повышеніемъ цѣнъ на лѣсъ. Однако, это потребленіе покажется незначительнымъ, если сравнить его съ изумительно громадными пространствами, заросшими высокоствольными лѣсами, которые на сѣверѣ и востокѣ Сибири еще не разрабатываются. Правительство, конечно, сознаетъ, насколько недостаточно пользуются этими лѣсными богатствами. Недавно оно поручило спеціалистамъ изыскать средства къ выгодной эксплоатаціи сибирскихъ лѣсовъ.

При естественномъ развитіи страны и при возникновеніи въ Сибири промышленности, употребляющей лѣсъ въ видѣ матеріала (древесная масса, целлюлоза и древесная бумага, столярное ре-

[1] Сибирскія жилыя зданія даже въ городахъ, за рѣдкимъ исключеніемъ, всѣ деревянныя; снявъ кору со стволовъ деревьевъ и отесавъ ихъ, кладутъ ихъ одинъ на другой горизонтально на земь; трещины между отдѣльными стволами законопачиваютъ паклей, травами, сухимъ мохомъ. Крышу дѣлаютъ изъ досокъ.

мясло краснодеревца, химическіе продукты, извлекаемые изъ дерева), очевидно, будутъ пользоваться лѣсомъ все болѣе и болѣе. Но это будущее, — еще очень отдаленное. По моему мнѣнію, Сибирь могла бы и теперь дать возможность другимъ странамъ пользоваться избыткомъ ея лѣсныхъ богатствъ, организовавъ вывозъ своего лѣса за границу.

Строевымъ лѣсомъ могутъ снабжать въ изобиліи сибирскія прамурскія области, и этотъ лѣсъ найдетъ себѣ сбытъ въ сѣверномъ Китаѣ. Лѣсъ, покрывающій среднюю Сибирь, можетъ найти себѣ сбытъ въ Европѣ. Вывозъ сибирскаго лѣса, по моему мнѣнію, можно производить Обь-Иртышскимъ торговымъ путемъ. Высокоствольный дѣвственный лѣсъ средняго теченія Енисея и его притоковъ не имѣетъ почти никакой цѣнности на мѣстѣ. Разработка его пойдетъ легко; потому онъ можетъ конкуррировать въ Европѣ съ лѣсомъ, спускающимся по Сѣверной Двинѣ для вывоза чрезъ Архангельскъ, и съ лѣсомъ, отправляемымъ по Печорѣ.

Министерство государственныхъ имуществъ можетъ разрѣшить рубку лѣса на Енисеѣ и нѣкоторыхъ изъ его сплавныхъ притоковъ на слѣдующихъ условіяхъ: за строевой лѣсъ длиною до 12 аршинъ, сосновый, еловый, кедровый, лиственичный, какого бы то ни было діаметра — 49 копѣекъ за штуку; если длина этихъ деревьевъ превышаетъ 12 аршинъ, то за каждый аршинъ, превышающій эту длину, платится отъ 4 до 6 коп.; по исчисленію въ среднемъ выходитъ, что дерево, имѣющее въ діаметрѣ отъ 12 до 18 дюймовъ, обходится отъ 1 до $1^1/_2$ коп. за кубическій футъ.

Мы можемъ дать здѣсь приблизительный разсчетъ стоимости рубки строевого лѣса въ предѣлахъ средняго теченія рѣки Енисея и его притоковъ Каны, Ангары и др. для вывоза его брусками и досками въ Лондонъ. Вычисленія эти основаны на произведенныхъ уже опытахъ и составлены на вывозъ двухъ милліоновъ кубическихъ футовъ въ годъ.

Стоимость одного кубическаго фута:

Казенная пошлина	1—$1^1/_2$ коп.
Рубка, провозъ до рѣки и сплавъ до лѣсопильн. завода (Енисейскъ) 60 руб. за сотню деревьевъ.	$1^1/_2$ „
Пилка, — устройство лѣсопильнаго завода будетъ стоять 150.000 руб. и еще ежегодныхъ затратъ, включая погашеніе затраченнаго капитала 30.000 руб., что составитъ на каждый кубическій футъ по	$1^1/_2$ „
Провозъ продуктовъ лѣсопильнаго завода на Брюховскіе	

о-ва при устьѣ Енисея (на пароходѣ, который при возвращеніи вверхъ по теченію найдетъ кладь, состоящую изъ рыбы рыболовныхъ тоней нижняго теченія этой рѣки по 40 коп. пудъ), включая сюда выгрузку на морской пароходъ половины груза	1½	„
Фрахтъ отъ этихъ острововъ до Лондона	20	„
Страхованіе	5	„
Администрація	1½	„
Непредвидѣнные расходы	8	„
Итого . . .	40	коп.

Продать можно будетъ по 66 р. стандардъ. При такой продажной цѣнѣ конкурренція, очевидно, будетъ возможной и выгодной.

Вполнѣ возможнымъ оказывался и вывозъ прекраснаго строевого лѣса съ Сѣвернаго Урала, который сплавляется по Тавдѣ въ бассейнъ Оби, а также великолѣпнаго лѣса, растущаго на берегахъ рѣки Чулымъ и проч.

Достоинство сибирскаго лѣса, конечно, различно; березы земледѣльческой области Западной Сибири тощія, изъ нихъ не получится хорошаго и строевого лѣса. Что же касается до смолистыхъ породъ высокоствольныхъ лѣсовъ, онѣ хорошаго качества на возвышенностяхъ, на холмахъ и на горахъ; въ „урманахъ“, гдѣ нижнія части стволовъ затоплены все лѣто водою, лѣсъ непрочный и нетвердый. Тамъ деревья сырыя, тяжелыя, хрупкія; сердцевина ихъ иногда гнилая, или же дуплистая, въ особенности у пихтъ: въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ есть лучшій стокъ для воды, деревья, напротивъ, великолѣпны, въ особенности кедры и лиственницы; крѣпкія и прямыя, они нерѣдко достигаютъ вышины 21—24 аршинъ; такой лѣсъ превосходнаго качества.

Въ заключеніе сообщу нѣкоторыя свѣдѣнія относительно цѣнъ, по которымъ министерство государственныхъ имуществъ продаетъ дровяной лѣсъ.

Въ Томской губерніи:

	кубич. сажень					
береза	отъ 90	коп.	до	3	руб.	70 коп.
сосна и кедръ	„ 80	„	„	3	„	40 „
ель и пихта	„ 70	„	„	2	„	70 „
осина и другія породы	„ 70	„	„	2	„	60 „

Что же касается до цѣнъ на дровяной лѣсъ, перевозимый въ главные города, чрезъ которые проходитъ Сибирская желѣзная дорога, то цѣна его уменьшается по мѣрѣ того, какъ мы направляемся на востокъ.

Цѣна дровянаго лѣса:

въ мѣстностяхъ			куб. сажень
отъ Челябинска	до	Омска	12—20 руб.
„ Омска	„	Томска	10—15 „
„ Томска	„	Иркутска	4— 9 „

Кедровые орѣхи. Сборъ кедровыхъ орѣховъ, главнымъ образомъ, въ Средней Сибири доставляетъ доходъ крестьянамъ, живущимъ вблизи тайги. Орѣшки, которые заключаетъ въ себѣ шишка кедра, охотно ѣдятъ въ Сибири и Европейской Россіи. Ихъ щелкаютъ въ семьѣ, въ обществѣ, среди разговора; въ Сибири такъ ихъ и называютъ „сибирскимъ разговоромъ“.

Кедровые орѣхи поспѣваютъ въ теченіе двухъ лѣтъ; сборъ ихъ производится очень неправильно. Смотря по сбору, цѣна ихъ колеблется отъ 4 руб. до 5 руб. 50 коп. за пудъ.

Въ 1899 году кедровыхъ орѣховъ было перевезено по Сибирской желѣзной дорогѣ 135,000 пудовъ, изъ которыхъ четыре пятыхъ отправлены въ Европейскую Россію, въ особенности въ области Урала; лишь очень незначительное количество ихъ было вывезено за границу. Кедровые орѣхи отправляются преимущественно со станцій Средней Сибири: Обь, Ачинскъ, Красноярскъ, Заозерная, Канскъ и др.

VI. Охота и рыбная ловля.

Охота.

Въ теченіе долгаго времени жители Сибири знали лишь одинъ родъ промышленности, именно охоту на пушныхъ звѣрей. Громадные сибирскіе лѣса заключаютъ въ себѣ множество звѣрей, которые въ этомъ суровомъ климатѣ обладаютъ чуднымъ мѣхомъ. Сибирскіе мѣха уже много десятилѣтій извѣстны въ Европѣ и цѣнятся тамъ очень дорого. Нѣкогда охота на пушныхъ звѣрей производилась во всей Сибири; отъ запада до крайняго востока рѣдкое населеніе страны, состоявшее изъ кочевниковъ или ссыльныхъ, занимались этою охотою, и продажа мѣховъ служила имъ единственнымъ средствомъ существованія. Но прибыли переселенцы, стали распахивать землю, уничтожая лѣсъ топоромъ и огнемъ; число прогалинъ стало увеличиваться, и животныя, страшась сошника земледѣльца, удалились вглубь лѣсовъ. Въ Западной Сибири теперь встрѣчаемъ уже мало пушныхъ звѣрей: уменьшеніе ихъ замѣчается и въ Средней Сибири. Такъ какъ мы изучаемъ главнымъ образомъ Западную и Среднюю Сибирь при ихъ нынѣшнемъ экономическомъ преобразованіи, то мы можемъ лишь вкратцѣ поговорить объ охотѣ, продукты которой теперь все болѣе и болѣе будутъ уменьшаться, вслѣдствіе растущаго заселенія областей, заключенныхъ между Ураломъ и Байкальскимъ озеромъ.

Восточная Сибирь, именно бассейнъ Лены, — вотъ откуда привозится наибольшее количество мѣховъ и притомъ самыхъ лучшихъ. Вслѣдствіе невыгодныхъ условій, представляемыхъ ею какъ для земледѣлія, такъ и для скотоводства, этой обширной страны не коснулись перемѣны, вызванныя постройкою желѣзной дороги, и она еще долгое время будетъ снабжать Европу своими мѣхами.

Въ настоящее время въ Западной Сибири производится охота на пушныхъ звѣрей лишь въ крупныхъ лѣсахъ, въ урманахъ и тундрахъ; эта охота, вмѣстѣ съ рыбной ловлей, представляетъ обыкновенныя занятія сѣверныхъ кочевниковъ, остяковъ. Въ средней Сибири, гдѣ холоднѣе и гдѣ больше лѣсовъ, мѣстности, удобныя для охоты, находятся южнѣе и зимою не только тунгузы, но и русскіе крестьяне углубляются въ лѣсъ для охоты на лисицъ, соболей и другихъ звѣрей. Иногда производится ружейная охота, но большею частью звѣрей ловятъ капканами.

Въ февралѣ, на ирбитской ярмаркѣ, производятся большія закупки мѣховъ: небольшими партіями мѣха закупаются также и на мѣстныхъ ярмаркахъ разныхъ губерній. Въ Ирбитѣ эти небольшія партіи подбираются въ болѣе крупныя и продаются оптомъ покупателямъ, пріѣхавшимъ изъ Европейской Россіи, или иностраннымъ коммиссіонерамъ. Цѣны на мѣха устанавливаются въ Ирбитѣ, впрочемъ, только относительно необдѣланнаго и неподобраннаго товара.

Бѣлки. Изъ пушныхъ звѣрей чаще другихъ встрѣчаются въ Сибири небольшія сѣрыя бѣлки. Онѣ водятся во всѣхъ лѣсахъ, гдѣ есть смолистыя деревья; такъ какъ бѣлки питаются сѣменами ели и кедровыми орѣхами, то чѣмъ обильнѣе урожай еловыхъ и кедровыхъ шишекъ, тѣмъ больше встрѣчается и бѣлокъ.

Крестьяне лѣсныхъ мѣстностей очень часто охотятся за бѣлками. Исчислено, что ежегодно убиваютъ въ Сибири отъ 4.000,000 до 5.500,000 бѣлокъ, изъ которыхъ 2.000,000 убиваютъ въ Енисейскомъ бассейнѣ и 1.000,000 въ бассейнѣ Оби.

Небольшая сѣрая бѣлка, которая водится въ поясахъ крупныхъ лѣсовъ, гдѣ много кедровъ, особенно цѣнится. Ея мѣхъ гуще, волосъ тоньше и разростается пышнѣе и ровнѣе.

Смотря по цвѣту, по достоинству и мѣсторожденію, небольшая сѣрая бѣлка покупается въ Ирбитѣ по цѣнѣ отъ 12 до 30 копеекъ за штуку и отъ 12 до 20 копеекъ за темные сорта. Партіи бѣличьихъ мѣховъ состоятъ одни изъ шкурокъ съ хвостами, другія безъ хвостовъ; если же въ партіи смѣшаны тѣ и другія шкурки, то количество шкурокъ съ неотрѣзаннымъ хвостомъ вліяетъ на цѣну всей партіи.

Хвосты небольшихъ сѣрыхъ бѣлокъ пользуются большимъ спросомъ на европейскихъ рынкахъ; часто бываетъ выгодно отрѣзать ихъ и продавать отдѣльно. Они идутъ на изготовленіе кистей, а еще чаще для боа. Иногда эти хвосты поддѣлываются

подъ соболь. Цѣна бѣличьихъ хвостовъ, продаваемыхъ на Оби, отъ 150 до 300 рублей за пудъ.

Лисицы. Лисицъ въ Сибири очень много, и онѣ встрѣчаются какъ въ лѣсныхъ мѣстностяхъ, такъ и въ степныхъ уѣздахъ. Ежегодно отправляется въ Ирбитъ отъ 15 до 20 тысячъ лисьихъ шкурокъ.

Степная лисица, подъ названіемъ „корсакъ", бываетъ бѣлая, бурая или рыжая. Ея мѣхъ мягкій, густой и очень теплый. Киргизы охотятся за ней съ соколами.

Изъ всѣхъ сибирскихъ сортовъ лисьяго мѣха наибольшимъ спросомъ пользуются шкурки лисицъ восточныхъ губерній. Эти шкурки бываютъ часто коричневыя и черныя; онѣ достигаютъ иногда баснословной цѣны. Свѣтлыя или рыжія лисьи шкурки (степныхъ лисицъ), отправляемыя въ Ирбитъ, стоятъ отъ 4 до 10 рублей за пару; лисьи шкурки Томской губерніи и обыкновенные сорта лисы Восточной Сибири стоятъ отъ 12 до 15 рублей за пару; но шкурки прекрасныхъ чернобурыхъ лисицъ (серебристыя) стоятъ внѣ оцѣнки; нѣкоторые, особенно красивые экземпляры, продавались по 4,000 рублей.

Соболь. Сибирскій соболь цѣнится дороже соболей другихъ странъ. Большимъ спросомъ онъ пользуется на ирбитской ярмаркѣ, куда ежегодно привозятъ отъ 30,000 до 40,000 соболиныхъ шкурокъ.

Шкурки, поступающія изъ Восточной Сибири, самыя извѣстныя; опредѣлить цѣну ихъ невозможно, такъ какъ, смотря по экземпляру, она колеблется въ громадныхъ предѣлахъ; платятъ отъ 17 рублей до 30 рублей или же отъ 1,000 до 25,000 рублей за штуку.

Въ енисейской мѣстности также водятся виды соболей, на которые существуетъ спросъ; они темныхъ или коричневатыхъ гармоничныхъ оттѣнковъ. Свѣтлыя разновидности привозятся изъ Западной Сибири (Березовъ, Сургутъ, Тобольскъ и др.). Каждая такая шкурка стоитъ въ среднемъ отъ 10 до 20 рублей.

Большой спросъ на сибирскіе соболя за границей вызвалъ въ послѣдніе годы значительное повышеніе цѣнъ на эти мѣха; вслѣдствіе этого все болѣе и болѣе развивается охота на соболя, что въ свою очередь ведетъ за собою ихъ уничтоженіе; теперь нужно потратить уже гораздо больше труда и времени, чтобы добраться до соболя.

Горностаи. Въ Ирбитъ привозится ежегодно отъ 100,000

до 200,000 горностаевъ. Лучшія шкурки привозятся съ Ишима; онѣ стоятъ 1 руб. 25 коп. штука; другіе сорта стоятъ отъ 65 коп. до 1 руб. штука. Шкурки, отправляемыя изъ Якутска, цѣнятся дешевле и стоятъ отъ 40 до 50 коп. штука.

Песцы. Въ Ирбитѣ получается ежегодно приблизительно отъ 35,000 до 45,000 песцовыхъ шкурокъ; за песцами охотятся на берегахъ Ледовитаго океана. Продукты съ Лены пользуются наибольшимъ спросомъ. Смотря по спросу, платятъ отъ 8 до 14 рублей за штуку. Въ Енисейской губерніи шкурки средняго достоинства и стоятъ отъ 10 до 13 рублей штука. Шкурки, привозимыя съ нижняго теченія Оби, низшаго достоинства; за нихъ платятъ отъ 4 до 11 рублей за штуку.

Куницы. Ежегодно продается отъ 50,000 до 55,000 штукъ куньихъ шкурокъ, такъ называемыхъ сибирскихъ куницъ (колонокъ); онѣ продаются отъ 1 до 2 рублей за штуку; кромѣ того, продаются отъ 1,500 до 2,000 шкурокъ настоящихъ куницъ, по цѣнѣ отъ 5 до 8 рублей за шкурку.

Кошки. Шкурки дикихъ кошекъ въ большомъ употребленіи въ Европейской Россіи. Этотъ мѣхъ мягкій, довольно теплый, но непрочный. Ежегодно въ Ирбитѣ получается отъ 80.000 до 120,000 кошачьихъ шкурокъ, и каждая изъ нихъ цѣнится отъ 30 до 40 коп. При расчетѣ единицею считается шкурка бѣлой кошки; продавцы за одну бѣлую шкурку даютъ 2 сѣрыя или 3 пестрыя.

Волки. Волчій мѣхъ начинаютъ цѣнить въ Европѣ. Въ Ирбитѣ привозятъ отъ 3,000 до 4,000 волчьихъ шкуръ, средняя цѣна которыхъ колеблется отъ 5 до 10 рублей за штуку. Выкрашенный волчій мѣхъ иногда продается за медвѣжій.

Медвѣди. Медвѣжья охота быстро падаетъ вслѣдствіе представляемыхъ ею опасностей, не вознаграждаемыхъ продажной цѣной этого мѣха.

Шкура сибирскаго медвѣдя коричневая съ бѣлымъ ошейникомъ. Привозятъ въ Ирбитъ отъ 2,000 до 3,000 штукъ этихъ шкуръ.

Якутская область даетъ лучшія медвѣжьи шкуры, которыя продаются отъ 18 до 25 рублей за штуку; медвѣжьи шкуры Енисейской губерніи цѣнятся дешевле и не находятъ себѣ покупателей дороже, какъ за цѣну отъ 13 до 20 рублей штука.

Привозъ бѣлыхъ медвѣдей ничтоженъ.

Хорьки. Хорьковыя шкурки покупаются почти исключи-

тельно для отправленія ихъ въ Европейскую Россію, гдѣ за нихъ платятъ отъ 40 до 55 коп. за штуку.

Россомахи, выдры, рыси постепенно исчезаютъ въ „урманахъ“ Западной Сибири.

Шкурки россомахъ продаются отъ 6 до 9 рублей за штуку, а рысьи — отъ 7 до 10 рублей.

Привозятся также шкуры не столь цѣнныя, какъ шкуры молодыхъ сѣверныхъ олешей, дикихъ собакъ и проч. (приблизительно 2.000 шкуръ молодыхъ оленей, стоющихъ отъ 1 руб. 50 коп. до 2 руб. штука).

Зайцы. Не столько по своей цѣнности, сколько по количеству, заячьи шкурки даютъ хорошій доходъ Сибири. Сибирскіе зайцы имѣютъ длинный и густой волосъ; зимою они совершенно бѣлые, и этотъ цвѣтъ ихъ даетъ возможность выдавать заячьи шкурки за гораздо болѣе цѣнный товаръ. Исчислено, что въ Сибири ежегодно убивается отъ 1.000,000 до 1.200,000 зайцевъ. Изъ этого количества привозятъ въ Ирбитъ 600,000 шкурокъ. Западная Сибирь, Курганскій, Шадринскій, Камышловскій, Тарскій округа доставляютъ 750,000 заячьихъ шкурокъ; самыя цѣнныя привозятся изъ Курганскаго округа. Цѣна колеблется между 10 и 30 копейками за бѣлую шкурку, причемъ за одну бѣлую шкурку даютъ двѣ сѣрыхъ.

Сурки. Изъ Монголіи чрезъ Сибирь идутъ въ значительномъ количествѣ шкурки сурковъ (именно байбаковъ), всего приблизительно 1.000,000 шкурокъ въ годъ. Нѣкогда большая партія этихъ шкурокъ продавалась въ Ирбитѣ. Нынѣ посылаютъ на эту ярмарку лишь отъ 100,000 до 200,000 шкурокъ, потому что шкурки изъ Бійска отправляются теперь прямо въ Европейскую Россію по Сибирской желѣзной дорогѣ. Шкурка сурка очень хорошо окрашивается и ее легко поддѣлать подъ болѣе рѣдкій мѣхъ. Мѣхъ сурка пользуется все большимъ и большимъ спросомъ. Эти послѣдніе годы цѣна на нихъ повысилась съ 9—15 к. до 40 к. за штуку. Мы говоримъ о небольшихъ шкуркахъ, такъ какъ въ продажѣ большею частью встрѣчаемъ малыя шкурки. Шкурка большого сурка (тарбаганъ), т. е. шкурка со взрослаго животнаго, попадается рѣже; она бываетъ уже не бѣлаго, а чернаго цвѣта; тогда она цѣнится отъ 1 руб. до 1 руб. 20 коп. штука.

Благодаря желѣзной дорогѣ русскіе и иностранные покупатели, особенно нѣмцы, не довольствуются покупкой ихъ на ирбитской ярмаркѣ; они разыскиваютъ товаръ на мѣстныхъ ярмаркахъ и въ

главныхъ городахъ, куда собираются продавцы шкуръ пушныхъ звѣрей: въ Курганѣ, Тобольскѣ, Петропавловскѣ, Омскѣ, Томскѣ, Красноярскѣ, Енисейскѣ, Иркутскѣ и др., откуда они отправляютъ ихъ непосредственно въ Европейскую Россію или за границу. Эти отправки теперь все болѣе и болѣе увеличиваются; онѣ облегчаются тѣмъ, что мѣха теперь можно посылать въ почтовыхъ посылкахъ, вѣсомъ до семи фунтовъ, вслѣдствіе чего провозъ товара совершается и дешево, и быстро.

Часть сибирскаго пушнаго товара проникаетъ на европейскіе и американскіе рынки чрезъ Тихій океанъ. Съ Дальняго Востока изъ Сибири и изъ Камчатки отправляются туда шкурки тюленей, бобровъ, песцовъ, моржей и проч. Въ этихъ областяхъ правомъ охоты, какъ монополіей, пользуется одна русская компанія.

Китайскій рынокъ представляетъ также мѣсто сбыта для сибирскаго пушнаго товара. Кяхта долгое время была важнымъ центромъ для обмѣна сибирскихъ мѣховъ на китайскіе чаи. Въ настоящее время мѣха составляютъ лишь второстепенную статью обмѣна между Сибирью и Китаемъ, и можно ожидать, что по случаю постройки желѣзной дороги вывозъ мѣховъ въ Китай уменьшится, а вывозъ въ Европу увеличится.

Шкурки хищныхъ птицъ. Шкурки птицъ (также хвосты и крылья), какъ и шкурки пушныхъ звѣрей въ послѣдніе годы стали пользоваться довольно значительнымъ спросомъ. Эти товарныя статьи нѣсколько лѣтъ тому назадъ продавались въ очень маломъ количествѣ. Немногіе покупатели этого товара давали за него такія дешевыя цѣны, которыя не могли побудить сибиряковъ дѣятельно заняться охотою на хищныхъ птицъ. Но мало-по-малу число покупателей увеличилось; они стали появляться даже въ деревняхъ; цѣны повысились, стали заниматься серьезнѣе охотою на орла, сову, ястреба, ворону, которыхъ очень много по всей Сибири. Нѣкоторые крестьяне стали спеціально заниматься этою охотою. Предложеніе товара вслѣдствіе этого возросло, и теперь вывозятъ его не только въ Парижъ и Вѣну, но и въ Берлинъ и Лейпцигъ, гдѣ существуютъ значительныя мастерскія для обработки перьевъ и для изготовленія чучелъ рѣдкихъ птицъ Сибири и Урала (крапчатыхъ орловъ, черныхъ и бѣлыхъ совъ).

Большіе свѣтлые орлы стоятъ 6 — 7 рублей за пару; черные приблизительно 4 рубля за пару; небольшіе черные отъ 1 до 2 рублей за пару. Орловъ продается ежегодно до 4,000 паръ.

Бѣлыя совы стоятъ отъ 1 до 2 рублей штука; сѣрыя совы Урала отъ 30 до 50 коп. за штуку; лебеди отъ 1 руб. 40 коп. до 2 руб.; чемги 50—60 коп. за штуку (въ февралѣ 1900 года на ирбитской ярмаркѣ продано 40,000 паръ шкурокъ чемогъ). Шкурки воронъ стоютъ отъ 10 до 25 коп. за штуку; въ 1900 году ихъ отправлено было въ Ирбитъ до 120,000 паръ. Отправляютъ также шкурки ястребовъ, совъ и коршуновъ.

Въ Сибири много тетеревовъ, изъ которыхъ каждый стоитъ отъ 10 до 50 коп. пара, и отъ 30,000 до 50,000 паръ крыльевъ куропатокъ. Куропатки зимою бываютъ бѣлыя. и каждая пара крыльевъ ихъ стоитъ отъ 3 до 5 коп.

Дичь. — Благодаря желѣзной дорогѣ вывозъ дичи также начинаетъ давать доходъ странѣ. Въ настоящее время дичь отправляется со всѣхъ станцій Сибирской дороги на протяженіи отъ Иркутска до Челябинска.

Отправляется главнымъ образомъ слѣдующая битая птица:

	Цѣна на мѣстѣ
куропатки.	отъ 30 до 60 коп. пара.
рябчики.	„ 25 „ 35 „ „
глухари и тетерева. . . .	„ „ „ 60 „ „
дикіе гуси и утки.	

Зайцы. — Туши зайцевъ также отправляются въ значительномъ количествѣ, такъ какъ на нихъ дѣятельно охотятся изъ-за ихъ шкурокъ. Сибирскіе крестьяне не ѣдятъ зайчины. Туша мяса безъ шкурки стоитъ здѣсь отъ 10 до 12 коп. штука.

Отправка дичи изъ Сибири въ будущемъ должна сильно развиться, такъ какъ здѣсь ея очень много. Зимою дичь отправляется замороженною; лѣтомъ же провозится въ тѣхъ вагонахъ - ледникахъ, въ какихъ провозится и масло. Стоимость провоза, напримѣръ, отъ Кургана до Либавы обходится приблизительно въ 1 руб. 5 коп. съ пуда. Если посылать дичь цѣлыми вагонами, то цѣна понижается и доходитъ приблизительно до 70 коп. съ пуда. Торговый домъ Боуле закупаетъ дичь въ Сибири для вывоза ея въ Лондонъ.

Рыбная ловля.

Рыбная ловля и охота — вотъ главныя средства существованія кочевниковъ, заселяющихъ берега Ледовитаго океана и нижняго теченія большихъ сибирскихъ рѣкъ. Въ другихъ частяхъ Сибири также много озеръ и рѣкъ, изобилующихъ рыбою; но здѣсь

Сибирь.

Рыбная ловля на Иртышѣ близъ гор. Тобольска.

рыбная ловля представляетъ лишь второстепенный доходъ, и рыба служитъ предметомъ незначительной и лишь мѣстной торговли. На крайнемъ сѣверѣ, напримѣръ, рыбная ловля не только кормитъ инородцевъ, но продукты ея составляютъ важную статью обмѣна съ сибирскими земледѣльческими полосами. Часть рыбнаго товара отправляется въ Европейскую Россію, именно въ центры горной промышленности Урала и въ такіе населенные города, какъ Казань и Москва.

Мы остановимся здѣсь на изученіи, главнымъ образомъ, рыбной ловли, производимой въ большихъ размѣрахъ, по нижнему теченію и притокамъ Оби и Енисея. Эти рѣки и ихъ устья, гдѣ нѣтъ дельтъ, чрезвычайно обильны рыбою. Здѣсь встрѣчаемъ и морскія рыбы, какъ-то: осетра, бѣлую сибирскую лосось, корюшку, сельдь и проч., а также и прѣсноводныхъ рыбъ: стерлядь, щуку, карася, плотву, леща, пискаря, налима и т. п.

Морскія рыбы къ концу мая поднимаются вверхъ по теченію сибирскихъ рѣкъ, которыя въ періодъ половодья выходятъ изъ береговъ. Иногда морскія рыбы покидаютъ русло рѣки, переходятъ на затопленныя низменности, на луга или на тундры; тамъ онѣ питаются и мечутъ икру. Къ концу іюля онѣ возвращаются въ море.

Прѣсноводныя рыбы плывутъ въ обратномъ направленіи. Какъ только наступитъ весеннее половодье, онъ еще подъ льдомъ спускаются въ низъ, по теченію, и когда послѣ ледохода затопляются берега, то и онѣ переходятъ на затопленныя мѣста, чтобы искать себѣ тамъ пищи и метать икру; послѣ того какъ уровень воды въ теченіе іюля и августа спадаетъ, рыбы снова поднимаются противъ теченія рѣки, пока не найдутъ того мѣста, гдѣ онѣ останутся до зимы. Эти переселенія рыбъ хорошо извѣстны русскимъ и туземнымъ рыболовамъ.

Весь нижній бассейнъ Оби и его безчисленныхъ притоковъ представляетъ сплошное поле для рыбной ловли и здѣсь стоятъ рыболовныя тони, рядами болѣе чѣмъ на 2.000 верстъ въ длину. То же самое скажемъ и про Енисей: однако, тамъ рыболовный промыселъ менѣе развитъ.

Всѣ земли, лѣса и воды этихъ областей находятся въ постоянномъ пользованіи инородцевъ, которые безъ всякихъ ограниченій владѣютъ береговыми водами. Они сдаютъ по договору русскимъ промышленникамъ тѣ мѣста, которыя послѣдніе пожелаютъ снять [1].

[1] Такъ какъ туземцы неразвиты, пристрастны къ алкоголю и притомъ власти не слѣдятъ за договорами, заключаемыми инород-

Рыбныя ловли принадлежатъ небогатымъ хозяевамъ, занимающимъ рабочихъ, или же небольшимъ артелямъ русскихъ рыболововъ; рыбныя же ловли, расположенныя около устьевъ рѣкъ, принадлежатъ крупнымъ томскимъ, тобольскимъ, тюменскимъ и енисейскимъ купцамъ. Рыбная ловля на морскомъ берегу, „на пескахъ“ крайняго сѣвера требуетъ затраты значительнаго капитала для постройки домовъ и навѣсовъ [1] въ совершенно необитаемыхъ мѣстностяхъ, на пріобрѣтеніе рыболовныхъ снарядовъ, на покупку барокъ, телѣгъ, на наемъ рабочихъ [2] и надзирателей. Здѣсь ловятъ самыхъ крупныхъ рыбъ, осетра, лосося и др.

Рыболовныя топи туземцевъ, разсѣянныя повсюду совершенно первобытны. Мелкіе промышленники и приказчики крупныхъ рыбопромышленниковъ разъѣзжаютъ лѣтомъ по этимъ топямъ и покупаютъ тамъ рыбу и солятъ ее. Зимняя рыбная ловля подо льдомъ сѣтями или на удочку производится только инородцами для личнаго ихъ потребленія. Рыбная ловля въ большихъ размѣрахъ производится лѣтомъ.

Партіи рыболововъ отправляются изъ Тобольска или изъ Енисейска вслѣдъ за весеннимъ ледоходомъ на баржахъ, которыя несутся теченіемъ рѣки или же буксируются небольшими пароходами. На этихъ баржахъ перевозятъ рабочихъ и съѣстные припасы, требующіеся для прокормленія ихъ въ теченіе всего сезона; кромѣ того на этихъ баржахъ везутъ и разные другіе товары, какъ-то: муку, водку и фабричныя издѣлія для обмѣна у инородцевъ на рыбу и мѣха или просто для уплаты имъ этими предметами за ихъ работы.

Крупные промышленники владѣютъ пароходами или зафрахто-

цами съ русскими промышленниками, то условія этихъ договоровъ не очень-то обременительны для послѣднихъ.

[1] Даже на большихъ рыболовныхъ тоняхъ устройство необходимыхъ службъ самое упрощенное; здѣсь мы встрѣтимъ лишь навѣсы, гдѣ производится соленье рыбы, избы, въ которыхъ рабочіе сообща и живутъ и спятъ, большія печи для печенія хлѣба, амбары для съѣстныхъ припасовъ и, наконецъ, бани, безъ которыхъ русскіе обойтись не могутъ.

[2] Рабочіе довольно дешевы; имъ платятъ отъ 10 до 38 рублей въ мѣсяцъ, смотря по тому, кто рабочій — русскій, татаринъ или инородецъ; но, къ сожалѣнію, рабочихъ мало, и они очень посредственные. Набираютъ рабочихъ преимущественно въ Тобольскѣ и Енисейскѣ, гдѣ они получаютъ задатки, прежде чѣмъ отправятся на мѣсто работъ; довольно часто эти задатки пропадаютъ, если нанятый рабочій не явится къ отплытію баржи.

вываютъ ихъ для буксированія осенью баржей, нагруженныхъ рыбой; эти же промышленники ведутъ и монопольную торговлю въ этихъ пустынныхъ мѣстностяхъ. Туземцы и даже небогатые хозяева принуждены покупать у нихъ продукты, необходимые для жизни, и продавать имъ рыбу, причемъ конкурренція становится невозможной.

Торговля здѣсь производится въ видѣ мѣны; единицу мѣны составляетъ корюшка, которой даютъ отъ 5 до 20 штукъ на рубль, смотря по ходу рыбной ловли при устьѣ или на такъ называемыхъ „пескахъ“.

Въ теченіе трехъ недѣль баржи идутъ до тѣхъ мѣстъ, гдѣ производится рыбная ловля и гдѣ живутъ въ деревянныхъ хижинахъ въ теченіе лѣта промышленники и рабочіе. Рыбу ловятъ сѣтями во время передвиженія ея внизъ и вверхъ по рѣкѣ Сѣти [1], большею частью значительной длины, до 370 саженъ. Инородцы обладаютъ лишь небольшими сѣтями. Весною, во время ловли рыбы, они загораживаютъ заборами и плетнями рѣки и затопленные луга. Никто, конечно, не заботится о сохраненіи молодой рыбы, и громадное количество ея гибнетъ безъ всякой пользы для кого бы то ни было. При такихъ обычаяхъ слѣдуетъ опасаться, если не полнаго уничтоженія рыбы въ сибирскихъ водахъ, то, по крайней мѣрѣ, постепеннаго уменьшенія ея.

О размѣрахъ общаго улова въ бассейнахъ Енисея и Оби не имѣется статистическихъ свѣдѣній; однако, полагаютъ, что при нижнемъ теченіи Оби онъ достигаетъ 1.500.000 пудовъ въ годъ.

На рыболовныхъ тоняхъ, расположенныхъ ниже Обдорска, рыба солится сухимъ способомъ на мѣстѣ (кладутъ 1 фунтъ соли на 3 фунта свѣжей рыбы). Для сохраненія рыба сушится также на солнцѣ, для чего ее предварительно потрошатъ и вынимаютъ изъ нея жиръ, который идетъ въ пищу инородцамъ. Препарированная такимъ образомъ рыба сохраняется до конца слѣдующаго лѣта. Изъ сушеной рыбы изготовляютъ муку, которую охотно употребляютъ въ пищу и туземные инородцы и русскіе крестьяне.

[1] Крупные промышленники употребляютъ обыкновенно сѣти русскаго производства. Нѣмцы въ настоящее время стараются распространить свои издѣлія; въ тобольскомъ музеѣ есть образцы сѣтей нѣмецкаго производства. Напомнимъ, кстати, что рыболовныя сѣти иностраннаго производства — льняныя, пеньковыя или бумажныя — обложены пошлиною около 1 руб. 10 коп. пудъ и что безпошлинно можно провезти ихъ въ Сибирь только сѣвернымъ морскимъ путемъ.

Икру просто солятъ; по достоинству она ниже икры рыболовныхъ тоней, расположенныхъ при нижнемъ теченіи Волги. Выше Обдорска также солятъ и сушатъ рыбу, но, кромѣ того, сохраняютъ и живою въ садкахъ до морозовъ, по наступленіи которыхъ ее замораживаютъ и отправляютъ на подводахъ въ пункты потребленія.

Сушеная и соленая рыба не особенно вкусна, и вслѣдствіе этого пользуется ограниченнымъ сбытомъ; ее ѣдятъ лишь инородцы, крестьяне и рабочіе центровъ горной промышленности Урала. Она продается по очень низкой цѣнѣ.

Нѣкоторые рыбопромышленники пытаются дѣлать изъ рыбы болѣе цѣнный продуктъ. Они устроили фабрики рыбныхъ консервовъ. Важнѣйшая изъ нихъ принадлежитъ рыбопромышленнику Плотникову. Она расположена на самыхъ рыболовныхъ тоняхъ или на „пескахъ“, ниже Обдорска. Здѣсь изъ рыбы готовятъ консервы тотчасъ послѣ улова. Пароходы и баржи, отправляющіеся весною изъ Тобольска на рыбныя тони Плотникова, берутъ съ собою прованское масло, уксусъ, словомъ, всѣ приправы, необходимыя для изготовленія консервовъ (они дѣлаются на прованскомъ маслѣ, съ томатами, для мариновки) и запасаются также бѣлою жестью и оловомъ для изготовленія коробокъ и проч.

По окончаніи лѣтняго лова всѣ принадлежности рыболовства увозятся обратно въ Тобольскъ, гдѣ изготовляются консервы изъ замороженной рыбы. Фабрика Плотникова, основанная три-четыре года тому назадъ, теперь готовитъ до 100,000 коробокъ рыбныхъ консервовъ въ годъ. Въ Тобольскѣ существуетъ и другая небольшая фабрика рыбныхъ консервовъ, принадлежащая рыбопромышленнику Трусову; третья фабрика, при которой есть и рыболовная школа, устроена въ Самаровѣ; она принадлежитъ купцу Цимцову.

Консервы этихъ фабрикъ (осетръ, лосось, стерлядь и др.), несмотря на то, что они изготовляются лишь посредственно, находятъ себѣ выгодный сбытъ въ Сибири; съ ними конкуррируютъ лишь консервы французскіе, нѣмецкіе и русскіе, цѣны которыхъ очень высоки. Изготовленіе консервовъ въ Сибири, по моему мнѣнію, должно имѣть будущее; съ развитіемъ его великолѣпные сорта рыбъ нижняго теченія Оби могутъ быть доставлены въ центръ потребленія, не утративъ своей высокой цѣнности. Обиліе и дешевизна свѣжей рыбы и ея высокое достоинство съ своей стороны будутъ содѣйствовать развитію этого производства. Нынѣшнимъ фа-

Сибирь.

Рыбаки на Иртышѣ близъ гор. Тобольска.

брикантамъ консервовъ придется измѣнить обстановку своего производства и рѣшить еще одну нелегкую задачу, а именно найти хорошихъ мастеровъ для руководства этимъ дѣломъ.

Что касается матеріаловъ, нужныхъ для этого производства, то бѣлая жесть и олово, идущія на изготовленіе коробокъ, привозятся изъ Англіи черезъ Ревель, а прованское масло изъ Франціи черезъ Одессу. Эти товары можно было бы ввозить безпошлинно сѣверпымъ морскимъ путемъ.

Провозъ соленой и сушеной рыбы въ Тобольскъ производится по Оби, на баржахъ, за которыми въ концѣ сентября приходятъ пароходы, принадлежащіе рыбопромышленникамъ или зафрахтованные ими на ирбитской ярмаркѣ. Изъ Тобольска везутъ ее на саняхъ въ Тюмень и Ирбитъ.

Вотъ свѣдѣнія о существующихъ цѣнахъ на соленую рыбу:

	за пудъ (приблизительно)
осетрина	6 руб. 50 коп.
лососина	4 „ — „
сельди	3 „ — „
другія рыбы	1—4 „ — „

Нѣкогда городъ Тюмень былъ главнымъ рыбнымъ рынкомъ: въ настоящее время русскіе и сибирскіе торговцы закупаютъ рыбу въ Томскѣ.

Въ 1899 году рыбы было отправлено по Сибирской желѣзной дорогѣ приблизительно 210,000 пудовъ (около половины этого количества отправлено въ Европейскую Россію). Въ 1898 году по желѣзной дорогѣ Пермь-Тюмень перевезено приблизительно 185,000 пудовъ рыбы, отправленной большею частью со станціи Тюмень-Тура (я не имѣю свѣдѣній о провозѣ рыбы по этой дорогѣ за 1899 годъ). Въ многочисленныхъ озерахъ Западной Сибири, въ безчисленныхъ рѣкахъ и потокахъ Средней Сибири также много рыбъ, но здѣсь рыбная ловля не имѣетъ промышленнаго характера. Байкальское озеро, чрезвычайно богатое рыбою, снабжаетъ ею всѣ окрестныя мѣстности. Рыбная ловля здѣсь лишена всякой организаціи и производится преимущественно кочевыми бурятами и тунгусами. Особенно много здѣсь разновидностей лосося (харіусъ, сигъ и др.). Бьютъ здѣсь ради шкуры и тюленей (особенная разновидность его, которая водится лишь въ Байкальскомъ озерѣ). Упомянемъ еще о значительныхъ рыболовныхъ тоняхъ при устьѣ Амура и на сибирскихъ берегахъ Тихаго Океана.

Горные промыслы.

Золотопромышленность.

Историческій обзоръ. — Около 1826 — 1830 годовъ впервые было обращено вниманіе на золотоносныя мѣсторожденія Сибири. Русское правительство разрабатывало золотыя розсыпи на Уралѣ задолго до того, когда найдены были въ Западной Сибири слѣды этого драгоцѣннаго металла. Въ то время дарована была нѣкоторымъ частнымъ лицамъ (въ числѣ ихъ и князю Голицыну) привилегія производить поиски на золото въ разныхъ областяхъ Западной и Средней Сибири. Тогда-то и открыли золотоносныя саланрскія розсыпи въ Алтаѣ и другія мѣсторожденія въ Красноярскомъ и Минусинскомъ округахъ. Въ 1834 году были открыты золотоносныя розсыпи Ачинскіе и Енисейскіе; потомъ, подъ вліяніемъ золотой горячки, число открытыхъ золотоносныхъ розсыпей стало быстро увеличиваться и такимъ образомъ мало-по-малу Восточная Сибирь стала страной золотоискателей.

Горные округа. — Въ настоящее время добываніе золота производится почти во всей Сибири, по горному вѣдомству эта страна подчинена двумъ управленіямъ: центромъ перваго служитъ Томскъ, въ него входитъ вся Западная и Средняя Сибирь, за исключеніемъ Иркутской губерніи, т. е. все пространство, заключающееся междуУраломъ на западѣ и рѣчкой Бирюсой (притокъ одного изъ притоковъ Ангары) на востокѣ; это управленіе вѣдаетъ слѣдующіе округа: Тобольскій, Акмолинскій, Семипалатинскій, Семирѣченскій, Томскій, Ачинскій, Минусинскій, Сѣверный Енисейскій и Южный Енисейскій.

Второе управленіе находится въ Иркутскѣ, и вѣдаетъ Иркутскую губернію и вообще всю Восточную Сибирь.

Общій обзоръ. - Добываніе золота не имѣетъ того важнаго значенія для экономической жизни Западной и Средней Сибири, какъ для Сибири Восточной. Въ 1900 году, напримѣръ, все количество золота, добытаго въ имперіи, распредѣлялось такъ:

Восточная Сибирь	1.488 пудовъ.
Уралъ	553 „
Западная и Средняя Сибирь . . .	322 „
Итого . .	2.363 пудовъ

Такимъ образомъ добыча золота въ Западной и Средней Сибири производится лишь на сумму приблизительно отъ 6.000,000 до 6.500,000 р.; эта цифра очень незначительна, если принять во вниманіе число жителей западныхъ областей Сибири и тѣ доходы, которые имъ доставляютъ земледѣліе и скотоводство.

Добывается почти исключительно розсыпное золото; жилы золота встрѣчаются рѣдко, и богатство ихъ сравнительно ничтожно. Геологическій характеръ этихъ мѣсторожденій золота, конечно, очень разнообразенъ; онъ находится въ тѣсной связи съ рельефомъ мѣстности, гдѣ встрѣчаются золотыя розсыпи; изучать его мы здѣсь не будемъ. Пласты золотоноснаго песку обыкновенно бываютъ толщиною отъ 7 вершковъ до 4 аршинъ; они прикрыты пустой породой (торфами), пластъ которой въ толщину обыкновенно не превышаетъ 4 аршинъ.

Содержаніе золота въ розсыпяхъ. — Въ Западной и Средней Сибири содержаніе золота въ розсыпяхъ гораздо меньше, нежели въ пескахъ Восточной Сибири [1] даже обыкновенно меньше, нежели на Уралѣ. Въ Степной области розсыпи даютъ въ среднемъ отъ 10 до 20 долей золота на 100 пудовъ песковъ. Въ другихъ областяхъ среднее содержаніе выше и колеблется между 28 и 35 долями на 100 пудовъ песка.

Добываніе золота. — Мѣсторожденія золота разрабатываются частными лицами или же Кабинетомъ Его Величества; послѣднее относится лишь къ Алтайскому округу, такъ какъ это личное владѣніе Государя Императора. Поиски и развѣдки производятся обыкновенно шурфованіемъ (проводкой колодцевъ). Вотъ употребляемый иногда оригинальный методъ для развѣдокъ золото-

[1] Въ этой книгѣ мы не изучаемъ Восточной Сибири. По таблицѣ же видно, что она-то главнымъ образомъ и доставляетъ золото въ Россію. Ея золотые пріиски составляютъ ея главное богатство; они были уже нѣсколько разъ описаны спеціалистами.

носныхъ песковъ: роютъ колодезь, осенью или зимою, до такой глубины, пока не встрѣтятъ грунтовой воды; потомъ даютъ этому колодцу промерзнуть; когда его стѣнки отвердѣютъ, внутри колодца раскладываютъ костеръ; ледъ таетъ, и становится возможнымъ пройти по талой землѣ еще глубже; далѣе снова зажигаютъ костеръ и т. д. Добытый шурфованіемъ песокъ промываютъ на вашгердахъ. Въ сѣверныхъ округахъ почва на извѣстной глубинѣ остается постоянно промерзлою, потому нечего опасаться наполненія колодца водою, что и облегчаетъ работы. Небольшія группы работниковъ, отъ 3 до 6 человѣкъ каждая, запасшись съѣстными припасами, отправляются зимовать въ лѣсъ, гдѣ и роютъ шурфы для отысканія золота; въ этихъ пустынныхъ бездорожныхъ странахъ, содержаніе даже небольшихъ экспедицій, изъ которыхъ каждая можетъ изслѣдовать лишь очень ограниченный районъ, стоитъ очень дорого.

Способы добычи и промывки песковъ примѣняются обыкновенно самые примитивные и несовершенные. Работы производятся большею частью весною, лѣтомъ и осенью подъ открытымъ небомъ въ траншеяхъ, вырытыхъ въ ручную; торфа рѣдко промываются, а обыкновенно нагружаются на телѣги и отвозятся въ сторону; пески промываются помощью шлюзовъ различныхъ системъ, или же въ бочкахъ, или въ деревянныхъ и желѣзныхъ лоткахъ.

Ртуть примѣняется не всегда; рѣдко производится и классификація песковъ. Спеціалисты полагаютъ, что при такомъ образѣ дѣйствій значительное количество золота утрачивается и остается въ отвалахъ.

Отвалы вывозятся на телѣгахъ [1]. На очень немногихъ золотыхъ пріискахъ пользуются моторами. Число паровыхъ машинъ и локомобилей на пріискахъ ничтожно; единственной механической двигательной силой, почти вездѣ распространенной, здѣсь служатъ стараго типа водяныя колеса. Что же касается до золо-

[1] Въ Восточной Сибири рабочіе рѣдки и дороги, потому хозяева рудниковъ вскорѣ принуждены были обращаться бережливо съ рабочей силой человѣка и употреблять, когда только оказывается возможнымъ, механическія приспособленія; въ Западной и Средней Сибири, напротивъ, расточительно пользуются рабочею силою человѣка, такъ какъ здѣсь рабочіе дешевы; хозяева рудниковъ чаще всего не имѣютъ достаточныхъ средствъ на устройство дѣла и на покупку машинъ очень дорогихъ, и здѣсь почти вездѣ единственнымъ двигателемъ служитъ человѣческій трудъ.

тыхъ пріисковъ, гдѣ примѣняются драги, то такіе пріиски составляютъ исключеніе, и мы укажемъ на нихъ далѣе.

Говорятъ, будто владѣльцы и арендаторы золотоносныхъ пріисковъ, а также и рабочіе ихъ одарены особенной способностью нюхомъ открывать золотоносныя мѣсторожденія, но, къ сожалѣнію, они вообще не обладаютъ необходимыми техническими познаніями, въ особенности же нуждаются въ капиталахъ.

Золотоносныя розсыпи почти всегда отстоятъ на нѣсколько дней пути отъ населенныхъ мѣстъ и часто мало доступны; вслѣдствіе этого, кромѣ средствъ, необходимыхъ на добываніе золота, требуются еще значительныя суммы на устройство складовъ съѣстныхъ припасовъ, которые часто приходится закупать даже на полтора года впередъ. Хозяинъ пріиска, принужденный вслѣдствіе этого брать деньги взаймы за громадныя проценты, вовсе не заботится уже о томъ, какъ бы ему организовать свои разработки болѣе раціональнымъ образомъ, что влечетъ затраты изъ основного капитала на машины и аппараты.

Тѣ, которые занимаются разработкой пріисковъ, обыкновенно состоятъ арендаторами ихъ, а не собственниками, и потому они заботятся лишь объ одномъ, какъ бы къ концу арендnаго срока получить обратно деньги, затраченныя на разработку пріисковъ; они передаютъ всѣ или часть снятыхъ ими пріисковъ „старателямъ“; послѣдніе составляютъ, между собою небольшія артели отъ 3 до 10 человѣкъ каждая. Старателямъ платятъ извѣстную цѣну за каждый добытый ими золотникъ золота. Старатели также мало заботятся о пріискахъ, ведя работы спѣшно и хищнически извлекая золото лишь изъ самыхъ богатыхъ золотоносныхъ песковъ, остальные же заваливаютъ отвалами или промытыми песками (эфелями). Такимъ образомъ они быстро опустошаютъ пріиски и объявивъ, что послѣдніе истощились, покидаютъ ихъ, чтобы перейти на другіе болѣе богатые.

Кризисъ золотопромышленности. При такихъ способахъ разработки неудивительно, что горный промыселъ въ настоящее время не процвѣтаетъ. Постройка желѣзной дороги отняла у пріисковъ множество рабочихъ, и вызвала кризисъ, которому подверглась эта интересная промышленность.

Вотъ уже семь-восемь лѣтъ какъ производство золота въ Западной и Средней Сибири, а также на Уралѣ и въ Восточной Сибири постоянно уменьшается. Однако, можно ли сказать, что золотоносныя мѣсторожденія уже истощены и что это регрессивное

движеніе, замѣчаемое нами въ настоящее время, представляетъ начало упадка?

Нѣтъ, и вотъ почему. Покинутые золотые пріиски не истощены, а лишь опустошены варварской разработкой ихъ. Многіе изъ нихъ содержатъ въ себѣ еще золото и съ помощью механическихъ приспособленій его возможно было бы извлечь съ выгодой. Многіе дѣвственные пріиски не разрабатываются по разнымъ причинамъ, по недостатку капиталовъ или рабочихъ, или вслѣдствіе малаго содержанія золота въ пескахъ или же вслѣдствіе того, что при данныхъ условіяхъ разработки владѣльцы ихъ не ожидаютъ удовлетворительныхъ результатовъ отъ этой работы, имѣя въ виду тѣ мало экономичные способы, которые обыкновенно здѣсь употребляются при добываніи золота; число неразрабатываемыхъ золотыхъ пріисковъ въ три или четыре раза превосходитъ число разрабатываемыхъ. Впрочемъ, постоянно открываются новые пріиски, поэтому слѣдуетъ полагать, что число неразвѣданныхъ пріисковъ значительно.

Въ очень немногихъ мѣстахъ добываютъ золото изъ рудныхъ жилъ [1], что и служитъ доказательствомъ того, что нынѣшняя добыча золота далеко не соотвѣтствуетъ предѣльной. Сибирскіе промыватели золота, повидимому, не всегда понимаютъ, что хотя и труднѣе извлекать золото изъ жилъ кварца, нежели изъ песка рѣкъ, но что въ первомъ случаѣ руда богаче, нежели золотоносные пески. Только въ послѣдніе годы обратили надлежащее вниманіе на золотоносныя породы, и нѣкоторыя частныя лица стали приниматься за разработку ихъ. По мѣрѣ ознакомленія съ этою страною открытія жилъ станутъ дѣлаться чаще.

Къ сожалѣнію, горные институты петербургскій и екатеринославскій мало приносятъ пользы небогатому сибирскому промышленнику. Кончившіе курсъ въ этихъ институтахъ поступаютъ на государственную службу; ихъ охотно принимаютъ также на службу въ крупныхъ горнопромышленныхъ компаніяхъ Европейской Россіи и Урала. Штейгера, учившіеся въ иркутской или екатеринбургской школѣ и выпускаемые оттуда приблизительно въ числѣ по 15 человѣкъ ежегодно, поступаютъ на службу на болѣе значительные пріиски Восточной Сибири. Западная и Средняя Сибирь совершенно лишены технической школы, поэтому здѣсь было очень трудно до

[1] Для разработки золотоносныхъ жилъ нужны заводы, машины, техники и проч., а все это трудно найти въ этой странѣ.

сихъ поръ набрать персоналъ спеціалистовъ, необходимыхъ для мало мальски значительныхъ предпріятій по горному дѣлу.

Въ 1900 году въ Томскѣ открытъ технологическій институтъ, въ которомъ есть и горное отдѣленіе. Можетъ быть онъ нѣсколько поправитъ дѣло.

Одна государственная мѣра значительно затрудняла повидимому нормальное развитіе разработки золотоносныхъ пріисковъ и поддерживала нѣкоторые обычаи, вредно вліяющіе на ходъ самой разработки: я говорю о запрещеніи свободной торговли золотомъ.

Продажа золота. Лица, разрабатывавшія золотые пріиски, не свободны были располагать по своему желанію извлекаемымъ золотомъ. Количество добытаго золота записывалось въ книги, провѣряемыя горной администраціей; послѣ сего золото отсылалось въ томскую золотосплавочную лабораторію, гдѣ его плавили въ слитки; затѣмъ оно опять подвергалось провѣрочной пробѣ, послѣ чего уже владѣльцу выдавалась ассигновка на полученіе изъ государственнаго казначейства въ шестимѣсячный срокъ указанной въ ней суммы. Послѣдняя представляла стоимость необдѣланныхъ слитковъ за вычетомъ изъ нея расходовъ по провозу этого золота на петербургскій монетный дворъ и по плавкѣ и чеканкѣ его; кромѣ того, засчитывался еще государственный налогъ и суммы за погашеніе претензій кредиторовъ, если таковые окажутся. Можно себѣ представить, какіе расходы вызывались провозомъ золота отъ пріисковъ въ уѣздный городъ, потомъ въ Томскъ, причемъ нѣсколько дней приходилось тратить на эти путешествія. Владѣльцу слѣдовало бы оставлять извлеченное золото на пріискахъ до окончанія кампаніи; но это для него невозможно; онъ долженъ платить рабочимъ, и деньги нужны ему на его текущіе расходы. По полученіи ассигновки законъ дозволяетъ владѣльцу пріиска продать его владѣльцу другихъ пріисковъ въ той же губерніи. Итакъ, положимъ, онъ обращался къ другому владѣльцу пріисковъ и предлагалъ ему эту сдѣлку; послѣдній же согласился на это, лишь получивъ отъ него значительный дисконтъ.

Владѣлецъ пріисковъ всегда нуждается въ деньгахъ. Онъ старается насколько возможно понизить заработную плату и вмѣстѣ съ тѣмъ заставляетъ своихъ рабочихъ платить высокія цѣны за пищу, которую онъ имъ продаетъ; хотя администрація установила на все это максимальную таксу, однако, вслѣдствіе отсутствія контроля, послѣдняя рѣдко соблюдается. Рабочіе, тѣснимые ничтожной платой, воровали золото и продавали его за цѣну дороже той,

какую имъ платилъ хозяинъ. Они продавали его купцамъ или торговцамъ, посѣщающимъ золотые пріиски, а послѣдніе передавали его китайскимъ купцамъ [1]. Владѣлецъ пріисковъ въ результатѣ терялъ значительныя суммы [2].

При свободной продажѣ золота по новому закону владѣльцы пріисковъ избавились какъ отъ значительныхъ накладныхъ расходовъ, исчисляемыхъ отъ 3000 до 7000 рублей съ пуда, такъ равно и отъ длинныхъ проволочекъ по надоѣдливымъ и раззорительнымъ формальностямъ. Это дало имъ также возможность находить быстро средства, нужныя для хода дѣла. Необходимая организація серьезнаго контроля за добычей золота рабочими вызвала бы и преобразованіе нынѣшнихъ способовъ разработки золотыхъ пріисковъ въ болѣе раціональные.

Владѣльцы золотыхъ пріисковъ на своихъ съѣздахъ нѣсколько разъ высказывались противъ свободной торговли золотомъ, опасаясь, какъ бы такая свобода не увеличила еще болѣе покражъ золота рабочими, а, можетъ быть, и не желая лишиться дохода отъ покупки золота со стороны у хищниковъ. Правительство, однако, принимая во вниманіе главнымъ образомъ интересы золотого дѣла отмѣнило, наконецъ, по собственному почину запрещеніе продажи [3].

Теперь золото стало обыкновеннымъ товаромъ, который можно свободно продавать и покупать.

Налоги. — Золотопромышленность Сибири обременена была до послѣдняго времени также налогами, которые значительно задерживали ея развитіе. Во-первыхъ, взималась въ видѣ налога

---

[1] Значительное количество золота, говорятъ, до 300 пудовъ и болѣе, перевозится ежегодно такимъ образомъ черезъ сибирскую границу въ Китай.

[2] Случалось, что иногда даже сами хозяева продавали золото съ собственныхъ пріисковъ контрабандымъ путемъ. Это вызывалось тѣмъ, что при займѣ денегъ они предоставляли въ качествѣ залога золото въ добычѣ; такимъ образомъ кредиторъ въ случаѣ неуплаты могъ подать протестъ и удержать въ свою пользу причитающіяся ему суммы. И вотъ должникъ во избѣжаніе этого протеста тайкомъ продавалъ свое золото, а самъ предъявлялъ администраціи и доставлялъ ей лишь часть дѣйствительной добычи.

[3] Теперь всѣ формальности, указанныя нами, изчезли, и для золотой промышленности въ Сибири открылась новая эра. Эта мѣра несомнѣнно вызоветъ исчезновеніе „старателей“ или по крайней мѣрѣ значительно уменьшитъ число ихъ въ пользу непосредственной разработки золотыхъ пріисковъ.

натурой извѣстная доля извлеченнаго металла и кромѣ того еще поземельный налогъ.

I. — Налогъ натурою взимался съ золота и серебра въ слиткахъ, подвергнутыхъ пробѣ въ томской лабораторіи; этотъ налогъ взимался одинаково какъ съ золота, добытаго на частныхъ пріискахъ, такъ и на казенныхъ. Въ Западной и Средней Сибири и на Уралѣ онъ составлялъ 3% со всего добытаго количества [1]; съ золота, добытаго на казенныхъ пріискахъ, находящихся въ арендѣ у частныхъ лицъ (отводы), вышеупомянутый налогъ составлялъ $4\frac{1}{2}$% (въ Восточной Сибири $7\frac{1}{2}$ и 15%).

Въ пріискахъ Алтайскаго округа, принадлежащихъ казнѣ, налогъ взимался въ слѣдующемъ размѣрѣ:

съ пріисковъ, дающихъ менѣе 2 пуд. золота ежегодно, 5 проц.			
съ пріисковъ, дающихъ отъ 2 до 5 пудовъ	съ первыхъ 2 пудовъ	5	„
	съ остальныхъ	10	„
„ „ „ 5 „ 10 „	съ первыхъ 2 пудовъ	10	„
	съ остальныхъ	15	„

II. — Кромѣ налога натурою, золотые пріиски, лежащіе на казенныхъ земляхъ (а таковыхъ большинство), платили, независимо отъ того, разрабатывались они или нѣтъ, ежегодный поземельный налогъ, именно по одному рублю съ десятины (такой же поземельный налогъ платится и на Уралѣ). Въ Восточной Сибири онъ составляетъ 5 рублей съ десятины въ Амурской области и 10 рублей въ Олекминскомъ округѣ [2].

Поиски развѣдки и отводы. — Вотъ какія существуютъ постановленія по этому предмету. Если производятся поиски на казенной землѣ, безъ земляныхъ работъ и рубки лѣса, то такіе

---

[1] Въ Вост. Сибири налогъ былъ значительнѣе: въ Амурской области онъ составлялъ 5%, а въ Олекминскомъ окр. доходилъ до 10%.

[2] По отмѣнѣ запрещенія вольной продажи золота, налоги, обременявшіе разработку золотоносныхъ розсыпей, уничтожены и замѣнены новыми, болѣе легкими. Вмѣсто налога натурою, составлявшаго отъ 13 до 78% чистаго дохода, теперь взимается только основной промысловый налогъ въ размѣрѣ 50 копѣекъ съ десятины (въ разныхъ областяхъ Сибири этотъ налогъ доходитъ до 1 рубля, 1 руб. 50 и 2 руб. 50 коп. съ десятины); къ этому слѣдуетъ прибавить и другіе дополнительные налоги, въ общемъ незначительные.

поиски могутъ быть производимы безъ особаго разрѣшенія и уплаты какого бы то ни было налога. Если же при развѣдкахъ требуются земляныя работы, шурфы или траншеи, буровыя скважины, порубки лѣса и проч., то требуется указаніе мѣста, выбраннаго для раскопокъ, посредствомъ постановки столбовъ, врытыхъ въ землю (примѣтою можетъ служить также дерево и большой камень); на столбѣ записываютъ начальныя буквы имени и фамиліи того, въ чью пользу производятся развѣдки, годъ, число и мѣсяцъ. Послѣ того требуется подача письменно заявленія въ мѣстные органы министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ о разрѣшеніи продолжать развѣдки, причемъ указывается, какой металлъ или какой минералъ составляетъ предметъ изысканій, обозначается число столбовъ и ихъ мѣстоположеніе. Въ теченіе мѣсяца выдается разрѣшеніе или отказывается въ немъ, основываясь на тѣхъ или иныхъ мотивахъ. Разрѣшеніе остается въ силѣ на три года (въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ на два года и на пять лѣтъ); оно можетъ быть передаваемо другимъ лицамъ съ предупрежденіемъ о томъ горнаго управленія.

Развѣдки могутъ производиться на пространствѣ одной версты вокругъ показательнаго столба и должны быть начаты въ теченіе одного года. За всякій отводъ платится ежегодно 30 рублей. По окончаніи изысканій слѣдуетъ просить разрѣшенія разрабатывать пріиски у соотвѣтствующаго горнаго управленія. Можно просить объ отводѣ отъ одного до четырехъ участковъ, но каждый изъ нихъ не долженъ превышать одной квадратной версты; въ прошеніи слѣдуетъ также указать, какой минералъ или какой металлъ будетъ добываться и въ какомъ видѣ онъ замѣченъ. При прошеніи представляются и планы участковъ въ трехъ экземплярахъ. Слѣдуетъ также внести въ управленіе горнаго вѣдомства расходы по обзору отводовъ инженеромъ этого уѣзда и землемѣромъ. Послѣ сего составляется актъ отвода. Отводъ можетъ быть переданъ другому лицу и переходитъ по наслѣдству. Въ теченіе года по полученіи отвода предприниматель обязанъ начать подготовительныя работы къ разработкѣ пріисковъ, а въ теченіе трехъ лѣтъ по совершеніи акта онъ обязанъ начать и самую разработку. Горное вѣдомство устанавливаетъ для каждаго отвода какой минимумъ металла или минерала слѣдуетъ добывать ежегодно [1] подъ угрозою лишенія

[1] До послѣднихъ лѣтъ отъ арендаторовъ не требовали серьезной разработки пріисковъ, и отводы оставались неразработанными, что причиняло значительный убытокъ государственному казначейству;

отвода. Неразрабатываемые или покинутые пріиски управленіе горнаго вѣдомства продаетъ съ публичнаго торга. Продажи эти производятся дважды въ годъ; о нихъ объявляется въ „Правительственномъ вѣстникѣ“ и въ мѣстныхъ губернскихъ или областныхъ вѣдомостяхъ.

Киргизскія земли и земли, предоставленныя въ пользованіе кочевымъ и полукочевымъ племенамъ Сибири, разсматриваются какъ свободныя казенныя земли; однако, если участки, испрашиваемые для развѣдокъ отводовъ, находятся на земляхъ, дѣйствительно занятыхъ киргизами или другими кочевниками, напримѣръ, ихъ зимовьемъ, то арендаторы пріисковъ должны получить отъ нихъ согласіе на разработку, причемъ необходимо еще утвержденіе мѣстнаго губернатора[1].

Такой же порядокъ существуетъ и для участковъ, расположенныхъ на земляхъ крестьянъ. Если же участки лежатъ на земляхъ казаковъ, то земля разсматривается опять какъ бы собственность государства, причемъ казацкія общины получаютъ за нихъ приличное вознагражденіе.

Рабочіе. — Мы говорили уже о „старателяхъ“ или „золотничникахъ“, которымъ владѣльцы передаютъ разработку своихъ пріисковъ; старатели платятъ за право разработки извѣстную долю съ каждаго добытаго ими количества золота, вслѣдствіе чего они не стѣснены въ своей работѣ. Всѣ прочіе работаютъ или поденно, или же помѣсячно за опредѣленное жалованье. Въ зимнее время заработная плата очень низка, такъ какъ работы мало, а рабочихъ много; лѣтомъ она повышается, потому что полевыя работы требуютъ много рабочихъ рукъ. Заработная плата часто измѣняется; особенно низка она въ западныхъ губерніяхъ, гдѣ населеніе, состоящее изъ киргизовъ, татаръ или русскихъ, плотнѣе.

Составъ рабочихъ на золотыхъ пріискахъ очень незавидный; надежды на быстрое обогащеніе привлекаютъ къ работамъ по золоту самые подонки сибирскаго населенія. Здѣсь мы встрѣчаемъ и бродягъ, и ссыльныхъ, и бывшихъ каторжниковъ, а въ годы плохого урожая также крестьянъ сосѣднихъ мѣстностей. Въ сибирскомъ горнорабочемъ мало достоинствъ, исключая развѣ того

арендаторъ вмѣсто того, чтобы приняться за дѣло, старался расширить свои владѣнія и поджидалъ покупателя или арендатора найденныхъ имъ пріисковъ; это и вело къ настоящей пассивной монополизаціи золотоносныхъ поясовъ.

1 Это согласіе обыкновенно покупается очень дешево.

чутья, которое будто бы даетъ ему возможность безошибочно угадывать золотоносный участокъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ лѣнивъ, ведетъ неправильный образъ жизни и мало работаетъ. Кромѣ того, онъ пьетъ еще болѣе, нежели его собратъ русскій рабочій, воруетъ безъ зазрѣнія совѣсти, а иногда и совершаетъ убійство.

Есть обстоятельства, которыя служатъ ему оправданіемъ. Хозяинъ эксплоатируетъ его, насколько можетъ; несмотря на максимальныя таксы, назначаемыя правительствомъ, онъ продастъ ему по черезчуръ высокимъ цѣнамъ съѣстные припасы и одежду, такъ-что составилась поговорка, что многіе владѣльцы золотыхъ пріисковъ получаютъ барыши не съ пріисковъ, а съ рабочихъ. Хозяинъ уклоняется насколько возможно отъ выполненія предписаній, изданныхъ для охраны рабочихъ и для обезпеченія болѣе гигіеничнаго и удобнаго образа жизни; и только тогда рѣшается, напримѣръ, перестроить свои казармы для рабочихъ, когда его къ этому принудятъ.

Рабочій на пріискахъ — перелетная птица; у него нѣтъ никакой нравственной связи ни съ предпріятіемъ, ни съ хозяиномъ. Онъ подвергается дѣйствію страшнаго климата, проводитъ въ лѣсу въ пустынныхъ и дикихъ мѣстахъ лучшую часть своей жизни. Днемъ его кусаютъ безчисленные комары, которые составляютъ настоящую пытку въ тайгѣ; работаетъ онъ по цѣлымъ часамъ, стоя въ водѣ, а вечеромъ для отдыха полагается лишь общая казарма, — низкій деревянный баракъ, гдѣ всѣ рабочіе спятъ вповалку. Невыгодныя гигіеническія условія, полное лишеніе самаго элементарнаго комфорта быстро разрушаютъ здоровье и нравственный складъ этихъ людей, которые часто еще къ тому же подвержены страшной болѣзни. Послѣ этого неудивительно, что алкоголь является для нихъ средствомъ забвенія; онъ составляетъ единственное наслажденіе для этихъ несчастныхъ и неразвитыхъ людей, ихъ высшее блаженство. И золотоискатель тратитъ на него весь свой заработокъ, возвращаясь въ родныя поля такимъ же бѣднякомъ, какимъ онъ былъ прежде [1].

Здѣсь не существуетъ ни пенсіонныхъ кассъ, ни обществъ взаимо помощи, ни страхованія рабочихъ; рабочій, въ случаѣ раз-

[1] Такъ какъ торговля спиртными напитками здѣсь воспрещена, то мелкіе торгаши привозятъ водку на пріиски украдкой; большая отвѣтственность, которой они рискуютъ подвергнуться за такое нарушеніе существующихъ законовъ, заставляетъ ихъ продавать водку по очень высокой цѣнѣ. Для расплаты съ торговцемъ рудокопъ

стройства здоровья, впадаетъ вслѣдствіе этого въ крайнюю бѣдность и присоединяется къ полчищу нищихъ, бродягъ и преступниковъ.

Выгодно выдѣляются рабочіе изъ киргизовъ: они трезвѣе, терпѣливѣе и нравственнѣе. Работа киргиза не такъ производительна, но онъ спокойнѣе и менѣе требователенъ; словомъ, киргизы болѣе порядочные рабочіе.

Золотоносные районы. — Теперь я представлю бѣглый обзоръ положенія золотопромышленности въ каждой изъ областей Западной и Средней Сибири.

Въ слѣдующей таблицѣ обозначено распредѣленіе производства золота въ 1899 году (по послѣднимъ оффиціальнымъ даннымъ):

			Колич. разрабат. пріиск.	Колич. неразраб. пріиск.
Округъ тобольско-акмолинскій . . .	— пуд.	24 фунт.	17	58
„ семипалатинско-семирѣченскій .	30 „	27 „	145	244
„ томскій и алтайскій	115 „	18 „	133	358
„ сѣверный енисейскій	51 „	20 „	98	389
„ южный „	87 „	05 „	157	468
„ ачинско-минусинскій	50 „	11 „	100	398
Итого . .	335 пуд.	25 фунт.	650	1.915

Къ этому слѣдуетъ прибавить производство золота въ Бирюсинскомъ округѣ, гдѣ въ 1898 году добыто было 10 пудовъ 18 фунтовъ золота.

Степная область. — Она заключаетъ въ себѣ киргизскія земли [1] и два горныхъ округа: тобольско-акмолинскій и семипалатинско-семирѣченскій. Здѣсь различаемъ четыре группы золотоносныхъ пріисковъ: кокчетавская, усть-каменогорско-кокчетавская, курчумская-джаркентская (пріиски этой послѣдней группы покинуты).

входитъ въ долги, которые принуждаютъ его воровать золото у своего хозяина. Золотопромышленники справедливо жалуются на тайную продажу водки на пріискахъ; но мнѣ кажется, что существуютъ очень простые способы избавиться отъ этого зла.

[1] Въ Тобольской губерніи пѣтъ разрабатываемыхъ пріисковъ.

Здѣсь золотоносные пески лежатъ неглубоко, но содержаніе золота въ нихъ довольно ничтожно; въ среднемъ отъ 10 до 20 долей на 100 пудовъ песковъ. Работы производятся лѣтомъ подъ открытымъ небомъ. Здѣшніе рабочіе, киргизы или казаки, получаютъ очень ничтожную плату, это обстоятельство только и даетъ возможность промывать пески съ столь бѣднымъ содержаніемъ въ нихъ золота [1].

„Старателей“ здѣсь больше, нежели рабочихъ, получающихъ жалованье. Старатели разрабатываютъ пріискъ, не придерживаясь никакой системы, и быстро опустошаютъ его. Хозяева сами разрабатываютъ свои пріиски не лучше ихъ и пренебрегаютъ производствомъ предварительныхъ правильныхъ развѣдокъ. Они не обладаютъ ни знаніемъ дѣла, ни капиталами: почти нигдѣ нѣтъ здѣсь механическихъ двигателей; промываніе самое первобытное, вслѣдствіе чего ускользаетъ много драгоцѣннаго металла.

Кокчетавскій районъ разрабатывается почти исключительно старателями; онъ находится теперь въ полномъ упадкѣ и почти ничего не производитъ. Недавно открыты здѣсь золотоносныя жилы кварца. Развѣдки заключались лишь въ томъ, что пробуравили нѣсколько скважинъ наудачу и вырыли нѣсколько шурфовъ, а потому и нельзя ничего сказать о будущемъ открытыхъ здѣсь золотоносныхъ жилъ. Геологическій характеръ той формаціи, гдѣ онѣ были открыты, заставляетъ предполагать, что существуютъ многія параллельныя имъ такія же жилы.

Группа усть-каменогорская-кокчетавская заключаетъ въ себѣ 150 пріисковъ. Разрабатывать ихъ легко, зато по содержанію золота они бѣдны (отъ 3 до 10 долей на 100 пудовъ).

Курчумская группа лежитъ въ горной области на сѣверъ отъ озера Зайсанъ. Работы здѣсь труднѣе. Содержаніе золота въ пескахъ колеблется между 5 и 55 долями. Рабочимъ здѣсь платятъ болѣе и больше заботятся о нихъ. Благодаря тому, что разработка производится лучше, получается больше и золота. Оно здѣсь встрѣчается крупными зернами, иногда попадаются и самородки. Жилъ здѣсь еще не открыто.

Въ степной области въ 1900 году при промываніи золотоносныхъ песковъ получали въ среднемъ 12,4 доли на 100 пудовъ.

[1] Исчислено, что среднее мѣсячное жалованье рабочаго составляетъ лишь отъ 3 до 11 рублей на своихъ харчахъ.

Томскій горный округъ. — Производство золота въ этомъ округѣ уменьшается: въ 1891 году было получено 150 пудовъ 36 фунтовъ золота, а въ 1899 году—115 пудовъ 18 фунтовъ. Этотъ округъ подраздѣляется на два второстепенныхъ округа: марінскій и алтайскій.

Марінскій округъ. — Онъ представляетъ мѣстность незначительнаго протяженія, которая вся заключается въ области лѣсовъ, называемыхъ „марінской тайгой"; въ долинахъ рѣки Кіи [1] и ея притоковъ находится сотня пріисковъ.

Здѣсь содержаніе золота въ пескахъ значительнѣе: оно колеблется между 10 и 80 долями золота на сто пудовъ песку: но разрабатывать эти пески труднѣе, нежели въ Степной области. Зима здѣсь продолжительнѣе и работы производятся лишь въ теченіе 5—6 мѣсяцевъ.

Многоводныя рѣки служатъ препятствіемъ этимъ работамъ, такъ какъ часто уровень воды ихъ повышается, а по временамъ вода выходитъ даже изъ береговъ: иногда мѣшаютъ работать и грунтовыя воды. Перевозки лѣтомъ черезъ болотистый лѣсъ затруднительны: рабочіе получаютъ здѣсь большую заработную плату, нежели въ степяхъ. Здѣсь приходится платить рабочему ежемѣсячнаго жалованья отъ 15 до 26 рублей. Работы замѣтно принимаютъ тутъ промышленный характеръ [2] и не столь первобытный, какъ въ степи. Энергія нѣкоторыхъ золотопромышленниковъ, повидимому, вскорѣ дастъ новый толчекъ развитію золотопромышленности въ этой мѣстности.

Производство марінской тайги мало измѣнилось съ 1884 года: съ этихъ поръ ежегодно добывается золота отъ 33 до 40 пудовъ. Среднее богатство песковъ, промытыхъ въ 1900 году, составляетъ 32,5 доли.

Самыя интересныя разработки этой мѣстности слѣдующія:

Пріиски г. Асташева (въ бассейнѣ Кіи): на одномъ изъ пріисковъ у него работаетъ драга, привезенная изъ Новой Зеландіи.

Пріиски г. Рудюкова на Кундатѣ (притокѣ Кіи).

Пріиски товарищества „Драга". Товарищество „Драга", образовавшееся изъ многихъ хозяевъ пріисковъ этой мѣстности, владѣетъ капиталомъ въ 250,000 рублей. Оно установило двѣ

[1] Кія — рѣчка, протекающая чрезъ Марінскъ и впадающая въ Чулымъ, притокъ Оби.

[2] Здѣсь „золотничники" производятъ лишь отъ 8% до 10% всѣхъ работъ на пріискахъ.

большія драги, привезенныя изъ Новой Зеландіи, на пескахъ довольно бѣдныхъ, но занимающихъ большую площадь и покрытыхъ лишь тонкимъ слоемъ глинистыхъ торфовъ. Эта компанія владѣетъ еще золотыми пріисками въ Енисейской губерніи [1].

Пріиски (жильное золото) г. Иваницкаго. Въ роговообманковой породѣ заключается кварцевая золотоносная жила, содержаніе золота въ которой въ разныхъ мѣстахъ бываетъ отъ 3 золотниковъ до 2 и 3 фунтовъ въ пудѣ; средняя производительность въ 1897 году оказалась въ 4 золотника 73 доли золота на пудъ руды. Разрабатываютъ эти золотоносныя жилы съ помощью многочисленныхъ шурфовъ, которые часто заливаетъ водою. Разработка неправильная, на чемъ и сказывается отсутствіе спеціалистовъ. Руда дробится на бѣгунахъ, потомъ амальгамируется. Эта жила даетъ лишь отъ 1 до 2 пудовъ золота въ годъ. По мнѣнію техниковъ этотъ рудникъ при болѣе правильной разработкѣ далъ бы и лучшіе результаты. Незначительныя развѣдки произведены были въ окрестностяхъ этого пріиска; оказалось, что тутъ существуютъ и другія золотоносныя жилы [2].

Пріиски (пески) Вогау и К°. Этими пріисками владѣетъ значительная англійская компанія, занимающаяся крупными дѣлами въ Европейской Россіи и Сибири. Вогау и К°. купила за 600.000 руб. въ долинѣ Кіи, близъ деревни Кураково, значительную группу розсыпей. Были произведены серьезныя развѣдки, которыя дали отличные результаты. Во время развѣдокъ были открыты золотоносныя кварцевыя жилы. Это новое предпріятіе находится подъ руководствомъ французскихъ и американскихъ инженеровъ-спеціалистовъ. Повидимому, его ожидаетъ блестящее будущее.

Алтайскій округъ (принадлежитъ кабинету Его Величества). Онъ заключаетъ въ себѣ всю ту часть Томской губерніи, которая расположена на югъ отъ этого города и обнимаетъ собою

[1] Товарищество „Драга“ преобразовалось въ акціонерное общество съ капиталомъ въ 500.000 рублей и приняло названіе „акціонернаго общества Драга для разработки золотыхъ пріисковъ“; его правленіе находится въ Красноярскѣ.

[2] Именно въ 1900 году на глубинѣ 5 метровъ нашли новую жилу ячеистаго кварца, толщиною отъ 8 вершковъ до 1 аршина 9 вершковъ, заключающую въ себѣ желѣзную охру съ видимымъ слѣдомъ золота. Эта жила очень богата, такъ какъ во время работъ, произведенныхъ въ сентябрѣ 1900 года, получено было 17 золотниковъ съ каждыхъ 100 пудовъ породы.

ГЛАВНЫЯ
МѢСТОРОЖДЕНІЯ
ЖЕЛѢЗА . . . . . (Ж)
КАМ. УГЛЯ . . . . . (К У.)
БУРАГО УГЛЯ . . . . (Б У)
ТОРФА . . . . (Т)
Омскъ
Томскъ
Красноярскъ
Канскъ
Иркутскъ
Петропавловскъ
Каинскъ
Пиелодаръ
Семипалатинскъ
Карпаралинскъ
Кузнецкъ
Барнаулъ
Ишимъ
Ока
Енисей
Уда
Лена
МОНГОЛІЯ

громадную площадь, ограниченную съ запада Семипалатинской областью, съ востока Енисейской губерніей, съ юга-китайской границей. Этотъ округъ на сѣверѣ и западѣ имѣетъ степной характеръ, а по направленію къ югу становится все болѣе гористымъ. Онъ славится своими богатыми золотыми пріисками. На китайскомъ языкѣ Алтай значитъ золотая гора. Золотые пріиски Алтая находятся главнымъ образомъ въ гористой мѣстности юго-восточной части этого округа. Они встрѣчаются здѣсь въ долинахъ притоковъ Томи, Катуна, Лебеди, въ долинахъ правыхъ притоковъ Абакана и др.

Въ юго-западной части Алтайскаго округа находятся золотоносныя мѣсторожденія (рудниковъ Риддерскаго, Путинцевскаго и Зыряновскаго) въ долинахъ Ульбы и Бухтармы, притоковъ Иртыша.

Производство Алтая постоянно возрастало до 1891—1893 гг., а съ этихъ поръ оно стало уменьшаться. Въ 1897 году здѣсь добыто 100 пудовъ 12 фунтовъ золота изъ розсыпей и 8 пудовъ 13 фунтовъ изъ жилъ. Среднее богатство песковъ было $33^1/_3$ долп на 100 пудовъ.

Кабинетъ Его Величества прежде разрабатывалъ самъ всѣ свои пріиски. Но тогда рабочіе обязаны были выполнять работы, теперь уже затруднительно достать ихъ. Поэтому кабинетъ Его Величества все болѣе и болѣе уклоняется отъ непосредственной разработки пріисковъ, которая не дастъ ему прежнихъ доходовъ, и предпочитаетъ сдавать пріиски частнымъ лицамъ или компаніямъ, которыя, работая раціональнѣе и съ меньшими расходами, получаютъ прибыли тамъ, гдѣ вѣдомство кабинета Его Величество получало одни убытки. Разработка кабинетомъ пріисковъ далеко не была образцовою, большая часть рабочихъ были „старателями".

Въ 1897 году всѣ алтайскіе золотые пріиски были отданы въ аренду частнымъ лицамъ; исключеніемъ служили лишь: золотые пріиски Салапра, Егорьевска и Бійска, которые дали въ 1899 году 14 пудовъ 30 фунтовъ золота.

Частная разработка въ Алтайскомъ округѣ имѣетъ совершенно промышленный характеръ; здѣсь работаетъ нѣсколько крупныхъ компаній.

1) Южно-алтайское общество. Оно разрабатываетъ золотые пріиски на рѣкахъ Балыксѣ и Лебедѣ, изъ которыхъ и добываетъ отъ 40 до 45 пудовъ золота ежегодно; изъ нихъ оно обязано 17% отдать натурою кабинету Его Величества; говорятъ, что

Сибирь.

Видъ въ горномъ Алтаѣ.

часть акцій этой компаніи принадлежитъ членамъ Императорской фамиліи, г. Гинцбургу изъ Петербурга и др.

2) Алтайское общество. Главный акціонеръ этой компаніи г. Гинцбургъ; она работаетъ на рр. Кондомѣ и Мрасѣ (Міассъ въ южномъ Уралѣ, а рѣка Мраса въ Алт. округѣ); добываетъ ежегодно отъ 16 до 18 пудовъ.

3) Даниловъ и К°. Обществомъ добывается отъ 7 до 10 пудовъ золота въ годъ изъ золотыхъ пріисковъ, расположенныхъ на системѣ лѣвыхъ притоковъ верхняго Абакана.

4) Кузнецовъ и К°. Ими добывается отъ 6 до 8 пудовъ золота ежегодно изъ пріисковъ, расположенныхъ на системѣ Абакана. Недавно оконченные опыты, говорятъ, доказали, что при нѣкоторыхъ изъ нихъ имѣется достаточно воды для устройства гидравлической разработки. Въ настоящее время при одномъ изъ пріисковъ устраиваются уже гидравлическія приспособленія. Это впрочемъ не первый сибирскій пріискъ, къ разработкѣ котораго примѣненъ гидравлическій способъ.

5) Зыряновское горно-промышленное общество. Это общество съ капиталомъ въ 3.000.000 рублей золотомъ, распредѣленнымъ на 24.000 акцій; оно основано въ 1897 году С. И. Мамонтовымъ, бр. Рукавишниковыми и Бухмистровымъ на русскіе капиталы и лишь при незначительномъ участіи французскихъ. Кабинетъ Его Величества отдалъ въ аренду этой компаніи на срокъ въ 60 лѣтъ (съ правомъ выкупа черезъ 30 лѣтъ) Зыряновскій, Путинцевскій и Москвинскій рудники, а также Зыряновскій заводъ и участки земли, необходимые для новыхъ сооруженій. Разрабатывающіе эти рудники обязаны платить кабинету натурою $10^0/_0$ добытаго золота, $8^0/_0$ съ добытаго серебра и мѣди и $4^0/_0$ съ добытаго цинка и свинца. Въ договорѣ значится обязательное добываніе слѣдующаго минимума: 5 пудовъ золота, 300 пудовъ серебра и 7.000 пудовъ мѣди.

Зыряновская руда состоитъ изъ мелкозернистой смѣси сѣрнистыхъ соединеній цинка, желѣза, мѣди и свинца, заключающей также немного серебра и золота. Исчислено, что въ Зыряновскомъ рудникѣ (исчисленіе горнаго инженера Брусницына) содержится минимумъ 107 пудовъ золота, 3250 пуд. серебра, 94.000 пуд. мѣди, 442.000 пуд. свинца и 1.260.000 пуд. цинка.

Въ отвалахъ, накопившихся на поверхности рудниковъ въ теченіе цѣлаго вѣка, въ продолженіе котораго эту руду непрерывно разрабатываютъ, содержится, говорятъ, еще много золота.

Зыряновскій заводъ устроенъ кабинетомъ Его Величества. Онъ оборудованъ паровыми двигателями и турбинами. Руду обжигаютъ, потомъ толкутъ, промываютъ въ длинныхъ сѣюшкахъ, наконецъ амальгамируютъ. По выдѣленіи золота, остатки отправляются на Змѣиногорскій заводъ на разстояніи 3-хъ дней пути, гдѣ ихъ обрабатываютъ помощью электролиза, чтобы выдѣлить мѣдь; серебро отдѣляется отъ свинца купеляціей. Въ рудѣ содержится до 25% цинка, который до сихъ поръ не извлекался.

Зыряновское общество строитъ въ настоящее время новый заводъ, снабженный аппаратами французскаго производства, гдѣ будетъ производиться полная обработка руды. Вслѣдствіе отсутствія каменнаго угля и лѣса по сосѣдству, двигательной силой будетъ служить вода, для накопленія которой въ настоящее время устраиваютъ плотину, приблизительно на 30 верстъ разстоянія отъ рудниковъ. Способы обработки будутъ измѣнены, причемъ сдѣлается возможнымъ извлеченіе цинка.

Разработка рудниковъ и работы на заводѣ находятся подъ руководствомъ французовъ, и это сразу замѣтно какъ по энергіи, проявляемой ими, такъ и по дѣятельности и быстротѣ самаго производства работъ. Зыряновская компанія въ этомъ отношеніи составляетъ исключеніе въ Сибири.

Ачинско-Минусинскій горный округъ. Въ этомъ округѣ заключаются пріиски, лежащіе въ южной части енисейскаго бассейна (на югъ отъ Краснoярска); онъ заключаетъ три главныя группы:

Ачинская группа, при рѣкахъ Сараль-Юсѣ, Черномъ Юсѣ, Бѣломъ Юсѣ и Агатѣ (система верхняго Чулыма и Енисея);

Минусинская группа, на притокахъ Енисея и на притокахъ этихъ притоковъ (Сисимъ, Туба, Кызыръ, Амылъ и др.);

Усская группа, на крайнемъ югѣ Енисейской губерніи, на горномъ плато, образующемъ границу съ Китаемъ.

Производительность этого горнаго округа уменьшается съ 1893 года; въ 1899 году онъ далъ 50 пудовъ 11 фунтовъ золота; его среднее богатство 31,7 долей.

Ачинская группа въ 1899 году дала 14 пудовъ 24 фунта. Разработка золотоносныхъ розсыпей въ этой группѣ очень похожа на промывку золотоносныхъ песковъ мариинской тайги. Тѣ же затрудненія въ путяхъ сообщенія, тотъ же составъ лицъ, разрабатывающихъ пріиски, такіе же небогатые хозяева съ малымъ запасомъ знаній и капитала. Здѣсь важнѣйшіе золотые пріиски при-

надлежатъ г. Иваницкому. Этотъ золотопромышленникъ отдалъ въ аренду пять изъ своихъ золотыхъ пріисковъ американцу Макъ Кормику подъ условіемъ уплаты ему трехъ тысячъ рублей съ каждаго пуда добытаго золота. Эти пріиски длиною въ 8 верстъ расположены на берегу ручья, впадающаго въ Бѣлый Юсъ. Американскій инженеръ, руководитель разработки пріисковъ, строитъ въ настоящее время плотину съ цѣлью примѣнить къ разработкѣ пріисковъ гидравлическій способъ.

Минусинская группа, давшая 36 пудовъ 12 фунтовъ золота въ 1893 году, теперь даетъ меньше. Эти пріиски принадлежатъ небогатымъ владѣльцамъ, разрабатывающимъ ихъ слишкомъ первобытнымъ способомъ. Здѣсь часто попадаются самородки. На одномъ изъ пріисковъ, принадлежащемъ къ системѣ рѣки Кызыръ, владѣльцы котораго Мухинъ и К^{0} [1], найденъ 2 или 3 года тому назадъ крупный самородокъ. Онъ вѣсилъ около 1 пуда 27 фунтовъ.

Уеская группа расположена въ пустынной и гористой мѣстности; съ точки зрѣнія путей сообщенія и рабочихъ рукъ, эта группа находится въ самомъ бѣдственномъ положеніи. Производительность ея очень скромная (5 пудовъ 25 фунтовъ).

Въ Ачинско-Минусинскомъ горномъ округѣ недавно открыто нѣсколько золотоносныхъ жилъ. Въ системѣ рѣки Абаканъ открыта кварцевая жила, дающая 10 золотниковъ на 100 пудовъ; этотъ пріискъ принадлежитъ Кузнецову и К^{0}, Бозерьевскому и Бардачеву. Вотъ уже годъ какъ тутъ работаютъ два завода (руду дробятъ подъ бѣгунами и потомъ производятъ простую амальгацію); но это лишь опыты. Болѣе значительныхъ размѣровъ новый заводъ еще строится.

Въ системѣ рѣкъ Амылъ и Кызыръ извѣстны еще нѣсколько разрабатываемыхъ жилъ.

Въ системѣ Бѣлаго Юса въ 1898 году открыли золотоносную жилу въ сіенитѣ толщиною отъ 1 аршина 6 вершковъ до 2 аршинъ 2 вершковъ. Содержаніе золота въ ней оказалось отъ 16 до 80 золотниковъ. Этотъ пріискъ называется „Богомъ дарованный“; онъ принадлежитъ г. Иваницкому, который устроилъ

[1] Иностранная компанія „Нидерландо-сибирская компанія минусинскихъ золотыхъ пріисковъ“, говорятъ, пріобрѣла эти пріиски у Мухина и установила тамъ землечерпательную машину и построила небольшой желѣзнодорожный путь для провоза золотоносныхъ песковъ къ шлюзамъ.

тамъ небольшой заводъ, приводимый въ дѣйствіе гидравлическими турбинами[1].

Измельченіе руды происходитъ здѣсь не подъ бѣгунами, какъ это обыкновенно дѣлается въ Сибири, а посредствомъ толчей. Заводъ обрабатываетъ въ рабочій день, заключающій 24 часа, 2.000 пудовъ руды. Средняя производительность въ 1899—1900 гг. оказалась приблизительно въ 17 золотниковъ.

Въ Сараль-Юсѣ прослѣжена на 100 сажень по простиранію кварцевая золотоносная жила, которую теперь назначали разрабатывать; говорятъ, что въ этой жилѣ до $8^{1}{}_{2}$ аршинъ толщины, а содержаніе золота доходитъ до 30 золотниковъ на 100 пудовъ. Этотъ пріискъ (Ивановскій) принадлежитъ Подвинцеву и Хотымскому. Запасъ руды исчисляется здѣсь въ 5.000.000 пудовъ. Средняя производительность, за первые мѣсяцы разработки, оказалась въ 12—14 золотниковъ. Заводъ для обработки этой руды устроенъ въ 1900 году. Измельченіе руды производится подъ бѣгунами.

Золотые пріиски р. Сараль-Юса 30—50 лѣтъ тому назадъ давали значительное количество золота. Въ настоящее время безпрестанно открываютъ новыя золотоносныя жилы; владѣльцы золотоносныхъ розсыпей, которые нѣкогда пренебрегали золотоносными жилами, теперь стали уже не такими скептиками, какими бывали прежде; хотя у нихъ не хватаетъ средствъ на устройство заводовъ для разработки золотоносныхъ жилъ, тѣмъ не менѣе они пытаются обезпечить за собой значительные отводы съ цѣлью разныхъ спекуляцій. Открытіе золотоносныхъ жилъ пріисковъ „Богомъ дарованнаго“ и „Ивановскаго“ и находки кусковъ кварца съ богатымъ содержаніемъ въ нихъ золота дали новую пищу лихорадочному стремленію къ развѣдкамъ, и можно предположить, что вскорѣ будутъ открыты новыя коренныя мѣсторожденія золота, разработка которыхъ и возвратитъ этому горному округу его прежнее значеніе.

Число рабочихъ, занимавшихся въ 1899 году на золотыхъ пріискахъ ачинско-минусинскаго горнаго округа, доходило до 4266 человѣкъ. Эти рабочіе—русскіе, жители сосѣднихъ дере-

[1] Турбины американской конструкціи. Передача силы и освѣщеніе производится посредствомъ электричества. Динамо-машины доставлены „Всеобщей Электрической компаніей“ изъ Берлина, которая имѣетъ отдѣленіе въ Россіи; толчеи доставлены фирмой Круппа изъ Магдебурга.

вень. Мѣсячная заработная плата колеблется отъ 11 до 18 руб. въ зимнее время и отъ 28 до 36 рублей лѣтомъ. Большинство пріисковъ все еще разрабатывается „старателями“.

Сѣверный и южный енисейскій округи. — Золотоносныя мѣсторожденія этихъ округовъ долго считались богатѣйшими золотыми пріисками Сибири. Въ первые года своего открытія они давали значительное количество золота; такъ, въ 1847 году было добыто до 1250 пудовъ золота. Въ настоящее время они находятся въ упадкѣ. Неразумная разработка ихъ мелкими владѣльцами или золотничниками вызвала быстрое уменьшеніе добычи золота, котораго въ 1899 году получено лишь 138 пудовъ 25 фунтовъ. Богатое содержаніе золота въ первыхъ открытыхъ здѣсь пріискахъ было причиною ихъ плохой разработки. Извлекали лишь слои, самые богатые золотомъ, остальные же заваливали пустой породой, камнями, эфелями съ цѣлью избавиться отъ перевозки подальше. Опустошивъ такимъ образомъ богатые пріиски, переходили къ другимъ и т. д. Однако владѣльцы пріисковъ, находя, что они даютъ недостаточную прибыль на капиталъ, начали сдавать пріиски въ аренду мелкимъ промышленникамъ съ небольшими средствами и потому менѣе требовательнымъ. Мало-по-малу такимъ образомъ были розданы въ аренду всѣ пріиски. Арендаторы по недостатку капиталовъ часто занимаютъ деньги у владѣльцевъ пріисковъ, при чемъ рѣдко платятъ менѣе 15% Такъ какъ они не могутъ организовать какъ слѣдуетъ разработку пріисковъ, то они въ свою очередь поручаютъ её старателямъ. При такихъ условіяхъ полагаютъ, что золотоносные пески, содержащіе въ себѣ менѣе 30 долей на 100 пудовъ песковъ, становятся уже невыгодными для разработки. Это тѣмъ болѣе понятно, что промышленники ведутъ борьбу съ значительными затрудненіями: пріиски часто отстоятъ на нѣсколько дней пути отъ населенныхъ мѣстъ; они затеряны въ непроходимыхъ лѣсахъ, гдѣ провозъ возможенъ лишь зимою. Рѣки, откуда добываютъ эти драгоцѣнные пески, очень своенравны: онѣ часто высыхаютъ лѣтомъ до того, что приходится пріостановить промывку песковъ; а весною и послѣ сильныхъ дождей онѣ такъ сильно разливаются, что иногда сносятъ постройки.

Золотые пріиски почти всегда находятся въ руслѣ самихъ рѣчекъ. Золотоносные пески сперва промываются въ большихъ чашахъ, потомъ въ американкахъ, а затѣмъ шлихъ промывается въ вашгердѣ ручнымъ способомъ. Старатели поступаютъ еще

первобытнѣе, почему оставляютъ въ отвалахъ значительную часть золота; дѣйствительно блёстки золота вообще очень малы и задерживаются глиною, которая въ значительномъ количествѣ входитъ въ составъ наносныхъ золотоносныхъ песковъ. Очевидно, что употребленіе землечерпательныхъ машинъ дало бы возможность работать при гораздо лучшихъ условіяхъ. Немногіе хозяева, однако, располагаютъ достаточными средствами для пріобрѣтенія этихъ дорогихъ машинъ; кромѣ того, они лишены коммерческаго образованія; они не умѣютъ составлять обществъ. Про Сибирь говорятъ, что тамъ иниціатива и капиталъ никогда не соединяются въ одномъ и томъ же лицѣ.

Золотые пріиски этихъ двухъ горныхъ округовъ лежатъ при правыхъ притокахъ средняго Енисея (Подкаменная, Тунгузка, Питъ, Ангара). Первыя двѣ рѣки находятся въ сѣверномъ енисейскомъ горномъ округѣ. На притокахъ ихъ Енашимо и Бангашъ сосредоточилась дѣятельность рудокоповъ. Золотые пріиски, расположенные на этихъ двухъ рѣкахъ, въ настоящее время истощены или опустошены. Пріиски другихъ рѣкъ едва-едва разрабатываются. Недавнія изысканія, выполненныя инженерами Ячевскимъ и Лохтинымъ, закончились открытіемъ новыхъ богатыхъ пріисковъ.

Разработки нижняго енисейскаго округа сосредоточиваются на Удереѣ (притокъ одного изъ притоковъ Ангары).

Примѣръ г. Гудкова, который въ 1900 году завелъ драгу на золотомъ пріискѣ Удереи, можетъ быть повліяетъ на сосѣднихъ владѣльцевъ. Золотоносныхъ жилъ здѣсь очень мало, однако четыре такихъ пріиска разрабатываются на отводахъ гг. Хилкова и Черемныха и Ратькова-Рожнова. Въ этихъ жилахъ содержаніе золота колеблется отъ 2 до 7 золотниковъ. Но пріиски довольно плохо устроены, работы на заводахъ, говорятъ, идутъ лишь посредственно; до 1892 года руду сперва дробили подъ бѣгунами, а потомъ производили амальгацію; теперь обрабатываютъ руду посредствомъ хлора (способъ Гринвуда). Въ 1899 году въ этихъ округахъ добываніемъ золота было занято всего 9,034 рабочихъ. Мѣсячная заработная плата составляла приблизительно 18 — 20 рублей въ зимнее время и отъ 27 до 48 руб. лѣтомъ; плата въ сѣверномъ енисейскомъ округѣ стоитъ выше, чѣмъ въ нижнемъ. Старатели получаютъ отъ 2 руб. 40 коп. до 3 руб. 50 коп. съ золотника.

Золотые пріиски въ области Красноярска и Канска принад-

лежатъ къ пріискамъ южнаго енисейскаго округа; они почти что не имѣютъ никакого значенія. Самыя значительныя разработки обоихъ енисейскихъ округовъ принадлежатъ гг. Переплетчикову, Черемныхъ и К°, Шарипову, Васильевскому, Ратькову-Рожнову, Кутманову и др. Каждый изъ этихъ пріисковъ даетъ золота отъ 5 пудовъ ежегодно и болѣе.

Бирюсскій горный округъ. — Этотъ округъ причисленъ къ иркутскому; въ немъ заключаются три группы золотыхъ пріисковъ.

1) Нижнеудинская, при истокахъ Бирюсы (притокъ одного изъ лѣвыхъ притоковъ Ангары);

2) Верхоленская, на западномъ берегу Байкальскаго озера.

3) Иркутская группа, недалеко отъ Байкальскаго озера и на рѣкѣ Дыбѣ.

Бирюсскій округъ вмѣстѣ съ канскимъ райономъ далъ въ 1842 году до 240 пудовъ золота. Вслѣдствіе открытія другихъ болѣе богатыхъ золотыхъ пріисковъ на Енисеѣ и въ Восточной Сибири пріиски этого округа были покинуты, и добыча золота въ немъ стала съ каждымъ годомъ уменьшаться и дошло до того, что въ 1900 году онъ далъ только 11 пудовъ 5 фунтовъ, притомъ только изъ одной почти нижне-удинской группы.

Общество „Драга“ и Асташева производили въ 1900 г. новыя изысканія и открыли на Бирюсѣ и на Большомъ Тарелѣ множество новыхъ золотыхъ пріисковъ, но содержаніе въ нихъ золота оказалось незначительнымъ; ихъ будутъ разрабатывать съ помощью драгъ.

При столь разнообразныхъ способахъ разработки золотыхъ пріисковъ, при столь различномъ характерѣ самыхъ пріисковъ и предпринимателей было бы неосмотрительно въ такомъ краткомъ очеркѣ опредѣлить стоимость добытаго пуда золота; мы и не пытаемся сдѣлать этого; но удовольствуемся тѣмъ, что, согласно общему мнѣнію, заявимъ, что доходы, получаемые при добываніи золота въ западной и средней Сибири все болѣе понижаются, вслѣдствіе постепеннаго истощенія разрабатываемыхъ пріисковъ и вслѣдствіе вздорожанія рабочихъ рукъ. Но это истощеніе, какъ мы уже видѣли, только кажущееся, такъ какъ есть пріиски, которые, повидимому, не стоитъ разрабатывать при нынѣшнихъ способахъ разработки, но тѣ же пріиски безъ сомнѣнія дали бы превосходные результаты, если бы были разрабатываемы болѣе раціонально.

При тѣхъ способахъ, которые употребляли сибирскіе золотоискатели, значительная часть драгоцѣннаго металла, содержащагося въ золотоносныхъ пескахъ, пропали даромъ, такъ какъ оставались въ отвалахъ. Эти отвалы часто состояли изъ обломковъ горныхъ породъ, не вполнѣ раскрошившихся, и потому при промывкѣ золото изъ нихъ не могло выдѣлиться. Долгіе годы оставались эти обломки подверженными дѣйствію воздуха и вывѣтриванія и теперь отдѣлившееся золото можно уже свободно извлечь изъ другихъ составныхъ частей отваловъ. Неразработанные наносные пески и отвалы по бокамъ покинутыхъ золотыхъ пріисковъ, содержавшихъ мало золота, могутъ дать еще удовлетворительные[1] результаты, если ихъ разрабатывать съ помощью механическихъ приспособленій. Можетъ быть многіе золотые пріиски и не открыты еще въ этой громадной странѣ, столь мало изученной и столь плохо извѣстной. Если даже предположить, что всѣ золотоносные пески истощены, для разработки остаются еще коренныя золотоносныя жилы.

Послѣднія, какъ мы видѣли, почти вездѣ еще дѣвственны или едва извѣстны. Громадное количество золота, доставленное сибирскими наносными золотосодержащими песками, даетъ возможность предвидѣть, что при методическихъ развѣдкахъ будутъ открыты тѣ жилы, отъ вывѣтриванія которыхъ и образовались эти наносные пески. Результаты, достигнутые уже въ этомъ отношеніи въ ачинскомъ горномъ округѣ, повидимому убѣждаютъ насъ въ этомъ. Но поиски руды, ея извлеченіе и обработка — дѣло сложное. Проводка шахтъ, штековъ, устройство насосовъ, доставка руды, сооруженіе заводовъ для обогащенія и для химической обработки ея, управленіе, — все это требуетъ спеціалистовъ, которыхъ вовсе нѣтъ въ Сибири; иркутское же и екатеринбургское горныя училища не могутъ въ скоромъ времени подготовить ихъ. Все это также требуетъ значительныхъ капиталовъ, которые ни Сибирь, ни европейская Россія не въ состояніи собрать, за исключеніемъ развѣ нѣкоторыхъ частныхъ случаевъ.

---

[1] Приведемъ въ примѣръ Березовское общество на Уралѣ, которое во второй разъ промываетъ пески своихъ золотыхъ пріисковъ, также г. Зеленкова, владѣющаго пріисками въ системѣ Качкара (на Уралѣ), который обрабатывалъ химически эфеля прежнихъ истощенныхъ золотыхъ пріисковъ. Пріиски г. Зеленкова пріобрѣтены бельгійскимъ обществомъ успенскихъ золотыхъ пріисковъ. Разработка золотоносныхъ песковъ бирюсской тайги ведется тѣмъ же путемъ.

Эти капиталы необходимы также для сосредоточенія золотыхъ пріисковъ въ рукахъ немногихъ крупныхъ промышленниковъ и для болѣе производительнаго устройства разработки ихъ, такъ какъ въ настоящее время они плохо разрабатываются вслѣдствіе того, что находятся въ рукахъ множества мелкихъ промышленниковъ. Такіе капиталы, по моему мнѣнію, могутъ дать иностранцы. Сбереженія Западной Европы вотъ уже двадцать лѣтъ какъ оплодотворяютъ Польшу, Донецъ, Кавказъ; послѣдніе пять лѣтъ они предприняли мирное завоеваніе Урала. Среди лѣсовъ, чуть ли не на краю свѣта, какъ будто изъ-подъ земли появились заводы съ дымящимися трубами; пламя громадныхъ доменныхъ печей выдѣляется на темной зелени высокихъ лѣсовъ; шумъ шолкачей вторитъ журчанію потоковъ, и орелъ, парящій въ небесной выси и описывающій круги надъ горами, видитъ среди изгибовъ долинъ рабочія поселенія въ пятнадцать, тридцать тысячъ душъ и болѣе тамъ, гдѣ прежде бродили лишь медвѣди да волки, отыскивая себѣ добычу. Уралъ — это обширное поле для работы, поглотившее уже болѣе 130.000.000 франковъ, вынутыхъ изъ шерстяныхъ чулокъ, гдѣ хранятъ свои сбереженія небогатые бельгійцы и французы [1], — повидимому долженъ былъ служить конечнымъ пунктомъ. Но желѣзная дорога перешла и за этотъ пунктъ. Инженеры всѣхъ національностей разъѣзжаютъ теперь по Сибири въ видѣ предвозвѣстниковъ, а капиталъ, это могущественное орудіе прогресса, уже кидаетъ взгляды за Уральскія горы; онъ уже двигается впередъ, отыскивая себѣ выгодное помѣщеніе; скоро онъ проникнетъ въ сѣверную Азію, разработаетъ богатства этой мало знакомой страны, понизитъ стоимость жизни, причемъ послѣдняя станетъ удобнѣе и пріятнѣй. Иностранный капиталъ выполнитъ здѣсь свою просвѣтительную миссію.

Золотопромышленность, конечно, первая получитъ выгоды отъ этого денежнаго потока, которымъ такъ характеризуются парижская, ліонская, лондонская и брюссельская биржи, отличающіяся своей необыкновенной дѣятельностью, подобно американскимъ биржамъ. Добываніе золота возбуждаетъ жадные инстинкты людей болѣе всякаго другого промысла.

Централизація разработки золотыхъ пріисковъ и употребленіе на это значительныхъ средствъ при лучшемъ руководствѣ вызовутъ

[1] Смотри недавно изданный трудъ г. Верстраста „Уралъ“.

и лучшую организацію дѣла, столь необходимую для болѣе выгодной разработки; тогда сумѣютъ найти золото въ рудѣ и будутъ обрабатывать ее какъ слѣдуетъ. Новая эра откроется для золотого промысла, который увеличитъ значительно богатство этой страны. Локомотивъ вторгся въ лѣса и степи Сибири, прошелъ по ея холмамъ, ниспровергъ прежній строй страны и ускорилъ наступленіе кризиса, которому теперь подвергается промыселъ добыванія золота, но тотъ же локомотивъ доставитъ и средства прекратить кризисъ. Въ настоящее время и иностранцы могутъ разрабатывать сибирскіе золотые пріиски, такъ какъ желѣзная дорога даетъ возможность отправиться на самое мѣсто пріисковъ, провѣритъ изысканія, перевезти въ самую глубь тайги машины, аппараты и орудія.

Русское правительство приняло мѣру, облегчающую разработку золотыхъ пріисковъ: съ 1898 года провозъ всѣхъ машинъ и орудій, необходимыхъ для золотопромышленниковъ, а также синеродистаго калія, допущенъ черезъ всѣ границы безпошлинно [1].

Постройка желѣзной дороги временно отняла рабочія руки золотопромышленниковъ, но переселенцы въ Сибирь будутъ доставлять все большее и большее число рабочихъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ желѣзная дорога дастъ возможность съ большими удобствами и гораздо дешевле перевозить съѣстные припасы.

Серебро и свинецъ.

Сибирь производитъ почти все серебро, какое получается въ въ Россіи (472 пуда 30 фунтовъ въ 1897 году).

Вотъ округа, въ которыхъ добывается серебро:

1) Алтайскій округъ.
2) Семипалатинская область.
3) Нерчинскій округъ (Забайкалье).

Алтайскій округъ.—Мѣсторожденія серебро-свинцовыхъ рудъ были открыты здѣсь въ 1742 году; съ этого же года сталъ разрабатывать Змѣиногорскій рудникъ Демидовъ (сынъ знаменитаго тульскаго кузнеца, который при Петрѣ Великомъ основалъ

[1] Двигатели, котлы, механическіе элеваторы, толчеи, снаряды для сортучиванія, землечерпательныя машины (драги), землекопныя машины, печи, трубы, водопроводныя трубы, рельсы, вагонеты, насосы, вентиляторы, сита, рѣшета и пр.

металлургическіе заводы на Уралѣ). Во многихъ мѣстахъ Алтайскаго округа открыли потомъ новыя мѣсторожденія серебро-свинцовой руды, и управленіе кабинетомъ Его Величества устроило тогда заводы для обработки ея.

Нѣкоторыя изъ этихъ мѣсторожденій лежали въ восточной части этого округа и принадлежали къ салаирской группѣ; другія расположены были въ гористой западной части; центромъ послѣднихъ служилъ Змѣиногорскъ. До послѣднихъ лѣтъ разрабатывалъ ихъ кабинетъ Его Величества. Въ настоящее время, за исключеніемъ золотосодержащаго Риддерскаго серебросвинцоваго мѣсторожденія, кабинетъ Его Величества не разрабатываетъ болѣе ни одного серебро-свинцоваго рудника въ Алтайскомъ округѣ. Единственные рудники, дававшіе и тотъ и другой благородные металлы, это — Зыряновскій и Путинцевскій, которые въ видѣ отводовъ получило Зыряновское горнопромышленное общество, упомянутое уже нами при описаніи золотыхъ рудниковъ.

Въ 1897 году руды этихъ рудниковъ дали 162 пуда 24 фунта бликоваго серебра.

Причины упадка серебряныхъ пріисковъ Алтайскаго округа повидимому тѣ же, которыя вызвали кризисъ среди золотопромышленниковъ. Послѣ того, какъ открыли эти мѣсторожденія, вели работу въ теченіе долгихъ лѣтъ, не заботясь о производствѣ развѣдокъ, чтобы обезпечить себѣ и впредь запасы руды. Самая разработка была первобытна и стала невозможной, послѣ того какъ рабочіе, отбывавшіе здѣсь работу, какъ барщину, были освобождены отъ нея и потребовали болѣе высокой заработной платы.

Способы обработки были очень убыточны вслѣдствіе того, что на заводахъ часто не хватало древеснаго угля для плавки руды, иногда очень бѣдной, добытой на рудникѣ, отстоящемъ отъ завода на нѣсколько сотъ верстъ. Гавриловскій заводъ въ Салаирскомъ краѣ, правда, располагалъ дешевымъ и хорошимъ коксомъ, но за то Салаирскія руды были очень бѣдны не болѣе 1 золотника серебра въ пудѣ руды. Если новыя серебро-свинцовыя мѣсторожденія не будутъ открыты въ Алтайскомъ округѣ, то тутъ можно будетъ разсчитывать лишь на производительность Зырянскаго рудника, который, благодаря дѣятельной разработкѣ, вѣроятно будетъ давать 300 пудовъ серебра ежегодно, т. е. тотъ минимумъ, который обязано доставлять Зыряновское горное общество.

Въ Алтайскомъ округѣ въ 1888 году выплавлено 10,099 пудовъ свинца, а въ 1897 году только 3172 пуда.

Семипалатинская область. Около 1834 года частное лицо, именно г. Поповъ, сталъ разрабатывать мѣсторожденія серебра, открытыя въ Каркаралинскомъ уѣздѣ. Наслѣдники этого промышленника продолжали разработку рудниковъ. До 1893 года здѣсь было отдано въ аренду болѣе 100 пріисковъ, изъ которыхъ немногіе (только 32) разрабатывались въ 1899 году.

Залежи руды находятся здѣсь среди сѣраго и бѣлаго известняка и имѣютъ характеръ гнѣздъ довольно значительныхъ размѣровъ; они имѣютъ иногда до 165 сажень въ длину и отъ 7 до 23 саженъ въ ширину. Свинцовый блескъ, заключающійся въ нихъ, содержитъ въ себѣ до 3% серебра и отъ 50 до 60% свинца. Самые замѣчательные пріиски тутъ: Кызылъ-Еспе, Кара-Айгыръ, Бишъ-Чекъ, Бекъ-Кара и др.

Руда обрабатывается на двухъ заводахъ, принадлежащихъ наслѣдникамъ Попова; сосѣднія каменноугольныя копи поставляютъ на эти заводы горючій матеріалъ. Трейбованіемъ получено серебра въ 1897 году 61 пудъ 13 фунтовъ, а свинца 17,226 пудовъ.

Руда отъ рудниковъ доставляется къ заводамъ на лошадяхъ, быкахъ и верблюдахъ гужемъ; отдаленность мѣсторожденій отъ заводовъ дѣлаетъ этотъ провозъ очень обременительнымъ и служитъ серьезною помѣхою для серебро-свинцоваго дѣла въ Киргизской степи.

Нѣдра этой степи еще мало извѣстны; хотя открыто уже приблизительно 200 мѣсторожденій серебро-свинцовыхъ съ различнымъ содержаніемъ серебра. Эти мѣсторожденія развѣданы лишь съ поверхности, и попытки разрабатыванія ихъ, о которыхъ я уже говорилъ выше, были кратковременныя.

Населеніе этой мѣстности почти все бѣдное, у него не хватаетъ ни познаній, ни предпріимчивости, необходимыхъ для развѣдокъ и разработокъ. Систематическія развѣдки въ Каркаралинскомъ и Павлодарскомъ уѣздахъ дали бы, вѣроятно, интересные результаты. Давно уже извѣстны мѣсторожденія свинца въ Минусинскомъ округѣ (Ирбинской дачѣ); но развѣдки, производимыя до сихъ поръ, еще не выяснили благонадежности этихъ мѣсторожденій. Нерчинскій округъ въ Забайкальской области принадлежитъ Государю Императору. Здѣсь разработка находится въ полномъ упадкѣ. Эта мѣстность прежде давала ежегодно до 600 пудовъ серебра и болѣе, а въ 1897 году дала лишь 18 пудовъ 6 фунтовъ. Упадокъ, вѣроятно, вызванъ тѣми же причинами, которыя побудили кабинетъ Его Величества прекратить разработку

рудниковъ и закрыть заводы въ Алтайскомъ округѣ. Сибирское серебро отправляется въ Петербургъ на монетный дворъ. Свинецъ обыкновенно продается на мѣстѣ, приблизительно по 2 рубля за пудъ.

Мѣдь.

Производство мѣди въ Россіи въ 1897 году распредѣлилось такъ:

Мѣдь штыковая.	Уралъ	220.783 пудовъ.
	Кавказъ	162.534 „
	Финляндія	21.360 „
	Алтай	15.427 „
	Киргизскія степи	3.586 „

Изъ этой таблицы видимъ, что въ Сибири не особенно много добывается мѣди; если же сравнимъ производство мѣди въ теченіе нѣкоторыхъ изъ послѣднихъ лѣтъ въ разныхъ мѣстностяхъ Сибири, то замѣтимъ, что производство мѣди въ Алтайскомъ округѣ понижается; въ 1888 году здѣсь добыто 18,200 пудовъ мѣди, а въ 1897 году лишь 15,427 пудовъ; въ Киргизскихъ степяхъ производство мѣди, наоборотъ, повышается: въ 1888 году здѣсь было добыто 308 пудовъ мѣди, а въ 1897 году—3586 пудовъ.

Алтайскій округъ. —По слѣдамъ разработокъ доисторическаго происхожденія въ Алтайскомъ округѣ были открыты богатыя мѣдныя мѣсторожденія еще около начала XVIII-го вѣка. Піонеромъ этого новаго промысла былъ опять таки Демидовъ (Демидову воздвигнутъ памятникъ въ Барнаулѣ). Имъ открыты мѣдныя мѣсторожденія Колывани въ окрестностяхъ Змѣиногорска и др. Заводы были построены въ Барнаулѣ, Колывани и другихъ мѣстахъ.

Изъ всего числа мѣсторожденій мѣди, извѣстныхъ въ Алтайскомъ округѣ, только немногіе были основательно развѣданы или серьезно разработаны. Въ настоящее время разрабатывается лишь небольшая группа ихъ, а именно: мѣсторожденія таловское, суготовское и Чудакъ, лежащія въ системѣ Убы, небольшого праваго притока Иртыша. Эти мѣсторожденія залегаютъ среди порфировъ въ видѣ гнѣздъ, содержащихъ въ себѣ мѣдный колчеданъ; въ послѣднемъ мѣди заключается отъ 5 до 10%. Въ сугатовскомъ мѣсторожденіи мѣдь содержится растворенной въ водѣ.

Прибавимъ къ этому мѣдный колчеданъ Зыряновскаго рудника, о которомъ мы уже говорили. Руда мѣсторожденій Убы, хотя и содержитъ въ себѣ незначительное количество мѣди, тѣмъ не менѣе

перевозится на подводахъ на Сузунскій мѣдноплавильный заводъ, приблизительно въ 75 верстахъ къ сѣверо-западу отъ Барнаула, отстоящаго на 400 верстъ отъ этихъ мѣсторожденій. Конечно, этотъ провозъ стоитъ очень дорого. Кромѣ того, лѣса, окружавшіе прежде заводъ, теперь вырублены и приходится привозить издалека древесный уголь. При такой работѣ, конечно, нельзя ожидать большихъ прибылей.

Въ 1899 году на Сузунскомъ заводѣ извлечено 10,083 пуда чистой мѣди. Зыряновскій электрическій заводъ далъ въ 1897 году 5116 пудовъ мѣди; обработка водъ, содержащихъ въ растворѣ мѣдь, сугатовскаго мѣсторожденія дала въ томъ же году 1990 пудовъ мѣди. Риддерская руда въ 1899 году дала 2,500 пудовъ купферштейна.

Упадокъ алтайскихъ мѣдныхъ рудниковъ слѣдуетъ приписать тѣмъ же причинамъ, которыя вызвали и упадокъ серебряныхъ пріисковъ. Множество покинутыхъ мѣсторожденій при умѣлой разработкѣ дали бы превосходные результаты. Постройка Сибирской желѣзной дороги и учрежденіе правильныхъ пароходныхъ рейсовъ по Оби и Иртышу значительно облегчатъ задачу тѣхъ предпринимателей, которые заинтересуются въ ближайшемъ будущемъ горными богатствами, заключающимися въ нѣдрахъ Алтайскаго округа.

Киргизскія степи. Мѣдная руда встрѣчается въ большомъ изобиліи въ киргизскихъ степяхъ, гдѣ нерѣдко находимъ на поверхности земли множество образцовъ разныхъ рудъ этого металла.

Въ 1899 году въ Киргизскихъ степяхъ имѣлось на лицо болѣе 180 мѣсторожденій мѣди, изъ которыхъ только 4 стали недавно разрабатываться, остальныя же подверглись лишь поверхностнымъ развѣдкамъ. Добыча мѣдной руды, существующая здѣсь съ 1855 года, нѣсколько разъ была прекращаема. Теперь вотъ уже нѣсколько лѣтъ какъ дѣло это развивается вслѣдствіе поднятія цѣнъ на мѣдь.

Самыя извѣстныя мѣсторожденія лежатъ въ Акмолинскомъ и Каркаралинскомъ уѣздахъ,—это Успенскіе пріиски, принадлежащіе уральскому промышленнику г. Рязанову, и Богословскіе, Николаевскіе и Царево-Александровскіе, принадлежащіе наслѣдникамъ Попова. Содержаніе мѣди въ жилахъ послѣднихъ пріисковъ доходитъ до 16—25%, а иногда и до 30%, но толщина ихъ незначительная; пріиски г. Рязанова не такъ богаты (отъ 5 до 13%).

Успенскіе пріиски повидимому интереснѣе всѣхъ намъ извѣстныхъ, въ виду того, что здѣсь есть значительный запасъ руды. Руда обыкновенно находится въ известнякахъ или таловыхъ сланцахъ большею частью это мѣдная лазурь, малахитъ, мѣдный блескъ, мѣдный колчеданъ и очень рѣдко самородная мѣдь.

Содержаніе мѣди въ рудѣ въ нѣкоторыхъ рудникахъ колеблется между 5 и 25% ; но въ среднемъ оно не превосходитъ 3—5%.

Руда обрабатывается на трехъ заводахъ, которые также работали періодически. Важнѣйшій изъ нихъ, Спасскій заводъ, въ 1899 году выплавилъ 7,438 пуда черной мѣди; этотъ заводъ принадлежитъ къ рудникамъ гг. Рязановыхъ. Два другіе завода старинные, небольшіе и плохо устроенные (Степановскій и Козьмо-Демьяновскій) принадлежатъ наслѣдникамъ г. Попова; они выплавили 3,913 пудовъ мѣди. Я говорилъ выше, что на этихъ заводахъ обрабатывается свинцовый блескъ.

Назовемъ также небольшой Вознесенскій заводъ, устроенный близъ Эскибасъ-Туза обществомъ Воскресенскихъ [1] рудниковъ для обработки руды, добываемой изъ сосѣднихъ рудниковъ Крещенскаго, Покровскаго и Эскитюбе. Эти руды—мѣдная лазурь и малахитъ, вкрапленныя въ кремнистый сланецъ или тяжелый шпатъ. Они содержатъ отъ 3,60 до 10% мѣди. Говорятъ, что руда, добываемая въ этихъ мѣсторожденіяхъ такъ же, какъ и Киргизскихъ степей, содержитъ небольшія количества золота и серебра, недостаточныя однако для того, чтобы вести обработку руды на эти благородные металлы, но мѣдь этой руды можетъ съ успѣхомъ обрабатываться на серебро и золото [2]. Выплавка довольно трудная производится на коксѣ, доставляемомъ съ копей Эскибасъ, а также на древесномъ углѣ. Французскіе инженеры совѣтуютъ обрабатывать эту руду хлоризаціею и осаждать металлы изъ раствора электрическимъ токомъ. Дѣйствительно, здѣсь много каменной соли и она дешева, коксъ же плохъ, а древесный уголь дорогъ.

Воскресенское общество обладаетъ еще 30—35 другими мѣдными мѣсторожденіями, но они еще подробно не изучены.

Другіе промышленники, гг. Рибенъ и Перфильевъ, въ 1899 году

[1] Впослѣдствіи мы скажемъ объ обществѣ, которое предприняло разработку очень значительныхъ каменноугольныхъ мѣсторожденій Эскибасъ-Туза.

[2] Вышеупомянутые мѣдные рудники находятся по сосѣдству каменноугольныхъ мѣсторожденій. Въ настоящее время они подготовляются къ добычѣ.

предприняли добычу мѣди въ степяхъ. Они владѣютъ многими мѣстами, гдѣ открыто присутствіе мѣдной руды; но серьезныхъ развѣдокъ еще не произведено. Всѣ эти мѣсторожденія находятся въ Павлодарскомъ, Каркаралинскомъ и Акмолинскомъ уѣздахъ. Эти промышленники нашли каменный уголь по сосѣдству съ рудой; они начинаютъ разработку залежей каменнаго угля въ Кара-Кундукѣ (въ Павлодарскомъ уѣздѣ), гдѣ именно и будетъ построенъ заводъ.

Блестящее будущее, повидимому, ожидаетъ разработку мѣдной руды въ Киргизскихъ степяхъ. До сихъ поръ здѣсь открыто уже значительное число мѣсторожденій; многія изъ нихъ возможно разрабатывать. Близость каменноугольныхъ копей облегчаетъ металлургическую обработку этого металла. Кромѣ того, многія мѣстности еще только начинаютъ изучаться, а повидимому они также богаты каменнымъ углемъ [1].

Съ точки зрѣнія путей сообщенія, Киргизскія степи въ настоящее время находятся въ гораздо лучшемъ положеніи, нежели нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Сибирская желѣзная дорога приблизительно на 700 верстъ въ длину, отъ Челябинска до Омска, окаймляетъ сѣверный предѣлъ степей, на востокѣ Иртышъ, судоходство на которомъ замѣчательно развивается, соединяетъ съ желѣзнодорожнымъ путемъ мѣстности, отстоящія отъ послѣдняго почти на 1000 верстъ; на западѣ Оренбургско-Ташкентская желѣзная дорога, постройку которой предпринимаютъ въ настоящее время, соединитъ съ Европейской Россіей громадныя пространства, которыя до сихъ поръ оставались отрѣзанными отъ нея. Развѣдки становятся теперь легче и менѣе обременительны.

Провозъ инструментовъ и машинъ сталъ возможнымъ. Однако слѣдуетъ признать, что при серьезной разработкѣ этихъ мѣсторожденій необходимы будутъ подъѣздные рельсовые пути отъ мѣсторожденій. Такъ какъ большая часть этой мѣстности ровная, то постройка этихъ путей не будетъ дорогой (вообще можно предположить, что верста желѣзной дороги въ степи при нормальной колеѣ будетъ стоить отъ 10 до 15.000 рублей). Однако она поглотитъ все же значительную часть капиталовъ, предназначенныхъ на эксплуатацію рудниковъ.

Что же касается рабочихъ, то горный промыселъ въ степяхъ находится въ довольно благопріятномъ положеніи въ этомъ отно-

[1] Приведемъ, между прочимъ, мѣстность, сосѣднюю съ Баянъ-Ауломъ и Куянди (между Павлодаромъ и Каркаралинскомъ).

шепіи; рабочіе — киргизы, иногда татары; ихъ много и они нетребовательны.

Относительно сбыта мѣди Киргизскія степи находятся въ очень выгодномъ положеніи. Россія ввозитъ гораздо больше мѣди, нежели производитъ сама. Этотъ ввозъ обремененъ очень высокой таможенной пошлиной.

Мы убѣждены, что починъ г. Дерова, основателя Воскресенской компаніи, и гг. Рибена и Перфильева найдетъ подражателей, и что вскорѣ Киргизскія степи станутъ однимъ изъ значительнѣйшихъ русскихъ центровъ по добыванію мѣди.

Минусинскій округъ. Въ Минусинскомъ округѣ (при верхнемъ теченіи Енисея) извѣстно болѣе 80 мѣстъ, гдѣ было замѣчено присутствіе мѣдной руды. На нѣкоторыхъ изъ этихъ мѣсторожденій (мѣдный колчеданъ, окислы мѣди, иногда и самородная мѣдь) прежде производилась разработка и были построены небольшіе заводы, которые работали очень недолго. При геологическихъ изысканіяхъ, произведенныхъ въ 1894 году горнымъ инженеромъ Яворовскимъ, въ сѣверо-восточной части Минусинскаго горнаго округа и въ Ирбинской дачѣ замѣчено среди порфира и другихъ горныхъ породъ присутствіе залежей мѣдной руды, изъ которыхъ нѣкоторыя уже разрабатывались въ очень отдаленныя времена. Эти мѣсторожденія весьма бѣдны (кремнистая руда 2 4, 27%, охристыя руды 1, 9%). Одно мѣсторожденіе однако, повидимому, представляетъ интересъ: оно лежитъ близъ озера Иткулъ за 50 — 60 верстъ отъ Енисея; здѣсь окисленныя мѣдныя руды съ содержаніемъ отъ 8 до 22% заключены въ кварцевыхъ жилахъ; эти руды вмѣстѣ съ тѣмъ серебристы и золотисты.

Ачинскій округъ. Въ этомъ округѣ извѣстны бѣдные мѣдистые песчаники. Въ Забайкальской области [1] извѣстны также мѣдистые песчаники съ окислами и сѣрнистыми вкрапленостями.

---

[1] Въ 1900 году въ долинѣ рѣки Чикой (въ Верхнеудинскомъ округѣ) нашли близъ Коротковской деревни богатыя мѣсторожденія магнитнаго желѣзняка, затѣмъ слой толщиною около одного аршина кремнистыхъ окисленныхъ мѣдныхъ рудъ въ перемежку съ мѣднымъ колчеданомъ; тутъ же открыто другое мѣсторожденіе мѣдной руды толщиною приблизительно въ 5½ аршинъ; исчислено, что въ немъ содержится минимумъ 10 милліоновъ пудовъ руды. Въ иркутской лабораторіи произведенъ анализъ этой руды; говорятъ, будто бы она дала въ среднемъ отъ 33 до 58% мѣди. Такъ какъ эти мѣсторожденія, послѣ подробной развѣдки, оказались очень богатыми мѣдью, то,

Желѣзная руда и чугунъ.

Въ нѣдрахъ Сибири скрыты богатыя мѣсторожденія желѣзной руды, изъ которыхъ нѣкоторыя были разрабатываемы еще въ отдаленныя эпохи туземными жителями (якутами и др.). Въ XVIII вѣкѣ правительствомъ было построено нѣсколько чугунно-плавильныхъ заводовъ, какъ, напримѣръ, въ Ирбитской дачѣ, по рѣкѣ Томи, Петровскій заводъ Забайкальской области и друг. Около половины XIX столѣтія Ирбитскій заводъ былъ закрытъ, но правительство построило новый заводъ въ Николаевскѣ, при Ангарѣ, а сереброплавильный заводъ въ Гурьевскѣ былъ приспособленъ кабинетомъ Его Величества для проплавки желѣзной руды. Частное лицо построило также заводъ при верхнемъ теченіи р. Абакана.

Всего въ Сибири теперь пять чугуноплавильныхъ заводовъ, изъ которыхъ только три работаютъ:

Гурьевскій (въ Алтайскомъ округѣ), принадлежащій кабинету Его Величества.

Петровскій (въ Нерчинскомъ округѣ);

Абаканскій (въ Минусинскомъ округѣ).

Два другіе закрыты въ 1899 году; это — Николаевскій и Ново-Николаевскій заводы, отстоящіе одинъ отъ другого на разстояніи около 50 верстъ; они лежатъ близъ Ангары, въ Иркутской губерніи.

Желѣзная руда добывается пока въ незначительныхъ количествахъ.

Въ 1897 году, напримѣръ, всего въ Россіи добыто 250.000,000 пудовъ желѣзной руды, изъ которыхъ въ Сибири на одиннадцати желѣзныхъ рудникахъ лишь 1.413,065 пудовъ.

Гурьевскій заводъ. Онъ проплавляетъ красный и бурый желѣзнякъ, добываемый на пяти рудникахъ, и эти руды содержатъ приблизительно отъ 40 до 50% желѣза. Въ 1897 году ихъ было добыто около 186,000 пудовъ. Бурые желѣзняки на-

---

вѣроятно, они будутъ разрабатываться. Бассейнъ Чикоя довольно густо заселенъ и изобилуетъ лѣсами, поэтому есть полное основаніе предполагать, что здѣсь разовьется мѣдная промышленность, тѣмъ болѣе, что имѣется многоводная быстрая рѣка, могущая дать значительную гидравлическую силу. Что же касается путей сообщенія, то пріиски отстоятъ приблизительно на 100 верстъ отъ желѣзной дороги, отдѣленной отъ нея водораздѣломъ.

ходятся въ глинѣ, покрывающей известняки въ видѣ небольшихъ гнѣздъ, довольно далеко отстоящихъ одно отъ другого; добываніе руды здѣсь обходится не очень дорого, такъ какъ надобно вынуть много глины, чтобы добыть относительно небольшое количество руды. Запасы руды въ этихъ мѣсторожденіяхъ недостаточны для успѣшнаго и продолжительнаго существованія Гурьевскаго завода, производительность котораго съ каждымъ годомъ понижается. Гурьевскій заводъ въ 1897 году былъ отданъ въ аренду восточно-сибирскому обществу, которое обязано было ремонтировать его. Разстройство дѣлъ этого общества, о которомъ мы будемъ говорить далѣе, было причиною, что въ 1900 г. общество возвратило кабинету Его Величества заводъ и принадлежащіе къ нему рудники.

Не таковы залежи магнитнаго желѣзняка, расположенныя на рѣкѣ Тельбесъ, приблизительно на 200 верстъ южнѣе Гурьевскаго завода, о которомъ мы сейчасъ будемъ говорить. Гурьевскій заводъ уже старинный, имѣетъ одну доменную печь; горючимъ служитъ древесный уголь, дутье горячее [1].

Въ 1897 году здѣсь было изготовлено 37,838 пудовъ желѣза; въ заводѣ есть три пудлинговыя печи; здѣсь есть два молота: одинъ паровой, а другой водяной; два прокатныхъ стана и проч. Продукты этого завода — чугунъ и желѣзо прежде, при дѣйствіи серебряныхъ рудниковъ и заводовъ, потреблялись этими промышленными учрежденіями, теперь же, съ закрытіемъ серебряпаго производства, Гурьевскій заводъ продаетъ свои издѣлія въ Томскѣ и Барнаулѣ по цѣнѣ 60 коп. за пудъ чугуна и отъ 1 р. 60 коп. до 1 р. 75 к. за пудъ желѣза.

Гурьевскій заводъ изготовляетъ также чугунныя, желѣзныя и мѣдныя издѣлія.

Петровскій заводъ (въ Забайкальской области). Этотъ заводъ также принадлежитъ кабинету Его Величества; сюда доставляютъ руду изъ мѣсторожденій магнитнаго желѣзняка. Его производительность очень невелика; онъ доставляетъ кабинету Его Величества желѣзо, нужное для золотыхъ пріисковъ Нерчинскаго округа. Петровскій заводъ существуетъ очень давно, но тѣмъ не менѣе по имѣетъ никакого значенія. Во время постройки Сибирской желѣзной дороги онъ не въ состояніи былъ взять на себя заказъ на рельсы для забайкальскаго участка этой дороги.

[1] Кромѣ древесноугольной доменной плавки въ Гурьевскомъ заводѣ существуетъ желѣзное производство на каменномъ углѣ, доставляемомъ съ сосѣднихъ каменноугольныхъ копей.

Абаканскій заводъ. Этотъ заводъ лежитъ въ Минусинскомъ округѣ, при рѣкѣ Абаканѣ, лѣвомъ притокѣ Енисея, недалеко отъ предѣловъ Китая, близъ границы Томской губерніи. Въ послѣднее время онъ работалъ на артельныхъ началахъ посредствомъ ассоціаціи плавильщиковъ и пудлингеровъ.

Питающіе его желѣзные пріиски находятся на очень мощномъ, мѣстами чрезвычайно чистомъ мѣсторожденіи магнитнаго желѣзняка, тутъ же встрѣчаемъ желѣзный блескъ и шпатовый желѣзнякъ. Содержаніе желѣза въ этой рудѣ — отъ 53, 58 до 69, 7%. Исчислено, что всего руды заключается въ этихъ залежахъ 1.500,000 тонъ. Этотъ заводъ изготовляетъ чугунъ и желѣзо. Его устройство очень старинное; доменная печь полуразвалилась, идетъ она на древесномъ углѣ, при холодномъ дутьѣ. Есть двѣ пудлинговыя печи, три отражательныхъ и три паровыхъ молота. Этотъ заводъ въ 1897 году изготовилъ 132,322 пуда чугуна, которые и продалъ на мѣстѣ по 80 коп. за пудъ, 84,825 пудовъ желѣза и нѣсколько тысячъ пудовъ чугунныхъ и желѣзныхъ издѣлій.

Общій итогъ чугуна и желѣза, производимаго въ Сибири, невеликъ.

Чему приписать такое положеніе вещей?

Разработка мѣсторожденій желѣзной руды, ея проплавка на чугунъ и передѣлъ послѣдняго на желѣзо и сталь требуютъ значительныхъ познаній и притомъ большихъ капиталовъ, которыми рѣдко обладаютъ отдѣльныя частныя лица. Отсутствіе благонадежныхъ лицъ, которыя соединяли бы въ своихъ рукахъ капиталы многихъ лицъ, направленные въ одно общее предпріятіе, вотъ явленіе, присущее бѣднымъ странамъ, гдѣ коммерческое воспитаніе еще вовсе не развито.

Сибири незнакома та практическая, гибкая и прочная форма ассоціацій, которая извѣстна подъ именемъ „анонимныхъ обществъ“.

Только для разработки нѣкоторыхъ золотыхъ пріисковъ, представлявшихъ особенно много затрудненій, собственники ихъ составляютъ товарищество на очень короткій срокъ (на одинъ сезонъ, продолжающійся отъ 6 до 8 мѣсяцевъ), который самъ по себѣ не допускаетъ возможности иммобилизаціи капиталовъ.

Есть и другія причины, которыя служили препятствіемъ къ развитію желѣзодѣлательной промышленности въ Сибири. Сибиряки знали только о существованіи своихъ золотыхъ пріисковъ и не обращали никакого вниманія на руды другихъ металловъ, кромѣ

золота и серебра. Дешевыхъ и удобныхъ путей сообщенія еще не было; никто не зналъ, какіе запасы минеральнаго топлива заключались въ нѣдрахъ этой страны. Очень рѣдкое населеніе доставляло рабочихъ развѣ только для полевыхъ работъ или для золотыхъ пріисковъ; само оно мало нуждалось въ металлическихъ издѣліяхъ, замѣняя ихъ болѣе дешевыми деревянными. Кромѣ того, по водной системѣ Оби, Уралъ могъ доставить свои продукты въ самое сердце Сибири. Заводы кабинета Его Величества, основанные лишь ради удовлетворенія потребностей золотыхъ пріисковъ, принадлежащихъ ему же, производили мало; они находились подъ руководствомъ чиновниковъ, лишенныхъ всякой иниціативы и самостоятельности, и потому эти заводы не могли дать серьезнаго толчка къ развитію желѣзодѣлательной промышленности. Это явленіе встрѣчаемъ и на Уралѣ, гдѣ казенное производство наименѣе бестящее.

Благодаря желѣзной дорогѣ положеніе дѣлъ теперь измѣнилось. При геологическихъ изысканіяхъ, вызванныхъ ея постройкой, открыты во многихъ мѣстахъ залежи желѣза и каменнаго угля, которыя дадутъ средство для обработки желѣзной руды. Новое направленіе умовъ проникаетъ въ Сибирь; теперь тамъ начинаютъ обращать вниманіе и на желѣзо, какъ на самый полезный металлъ. Населеніе быстро возрастаетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ возрастаетъ и число рабочихъ, и потребность въ металлическихъ издѣліяхъ. Создаются новыя отрасли промышленности. Золотопромышленный кризисъ заставляетъ ее измѣнить свои способы обработки и ввести механическіе приспособленія; послѣднее обстоятельство вызываетъ устройство мастерскихъ для постройки машинъ, что въ свою очередь усиливаетъ спросъ на сталь, желѣзо, чугунъ и проч. Пути сообщенія развиваются и даютъ возможность разрабатывать залежи металловъ, отстоящія далеко отъ водныхъ путей.

Разсмотримъ же, какія главныя залежи желѣза находятся въ Сибири по сю сторону Байкальскаго озера.

Тобольская губернія. Около Тюмени, близъ Маріинскихъ пріисковъ, находятся залежи желѣзнаго шпата, съ содержаніемъ желѣза въ 30%. Вслѣдствіе отсутствія серьезныхъ изслѣдованій нельзя опредѣлить, какъ великъ здѣсь запасъ руды. Владѣлецъ этихъ пріисковъ добываетъ ежегодно приблизительно 15,000 пудовъ, т. е. тотъ минимумъ, который онъ обязанъ добывать подъ страхомъ лишиться своего отвода. Работы производятся безъ

всякой системы, открытые, такъ какъ руда находится чуть ли не на поверхности земли. Это мѣсторожденіе отстоитъ далеко отъ залежей каменнаго угля; для водворенія чугуннoплавильнаго дѣла пришлось бы привозить древесный уголь издалека, по рѣкѣ Тавдѣ.

Киргизскія степи. Въ Киргизскихъ степяхъ извѣстно около 20 мѣсторожденій желѣзной руды, но ни одно изъ нихъ не изслѣдовано настолько, чтобы можно было исчислить общій запасъ ея. Въ разныхъ мѣстахъ, именно въ Каркаралинскомъ округѣ, нашли слои магнитнаго желѣзняка, оолитоваго и темнокраснаго желѣзняка съ болѣе или менѣе богатымъ содержаніемъ желѣза; нѣкоторые изъ этихъ слоевъ желѣзняковъ достаточной мощности, недалеко отъ нихъ найдены и мѣсторожденія каменнаго угля, поэтому вѣроятно въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ въ этихъ степяхъ возникнетъ желѣзодѣлательная промышленность. Ей придется бороться съ довольно значительными дорожными затрудненіями. Будущая желѣзная промышленность тогда только можетъ пріобрѣсти значеніе, если предприниматели будутъ обладать капиталомъ, достаточнымъ для постройки желѣзнодорожныхъ путей, которые соединили бы пріиски съ залежами угля, съ Сибирской желѣзной дорогой или съ рѣкой Иртышемъ.

Алтай. Въ гористой мѣстности Кузнецка, нѣсколько выше этого города, при рѣкѣ Телбесѣ, правомъ притокѣ Кондомы, въ очень твердыхъ горныхъ породахъ находятся богатыя мѣсторожденія магнитнаго и краснаго желѣзняковъ, содержащихъ приблизительно 60% желѣза [1].

Исчислено, что въ этихъ мѣсторожденіяхъ содержится до 100.000,000 пудовъ руды. Мѣсторожденія при Телбесѣ были подробно изслѣдованы въ 1894 и 1896 годахъ. Ихъ изучали разные спеціалисты, напримѣръ въ 1899 году французскій инже-

---

[1] Вотъ результаты анализа этой руды, произведеннаго въ лабораторіи Гурьевскаго завода:

	Несортированная сырая руда	Обожженная руда
Fe_3O_4	83,67 (Fe = 60,60)	87,90 (Fe = 63,75)
SiO_2 . . .	7,45	6,86
Al_2O_3	3,09	3,00
Mr_3O_4	0,65	0,60
P_2O_5	0,41 (Ph = 0,18)	0,30 (Ph = 0,13)
S	0,13	0,07
Ca O	2,	1,35
$H_2O + CO_2$ . .	1,97	

Женскій монастырь близъ гор. Тобольска.

неръ г. Дюмарс. По словамъ г. Крупскаго, эти мѣсторожденія очень похожи на мѣсторожденія горы Благодати на Уралѣ. Они составляли часть отвода, дарованнаго въ 1897 году Восточно-Сибирскому обществу; но разработка ихъ не была начата, и, вслѣдствіе банкротства этого общества въ 1900 году, мѣсторожденія при Телбесѣ опять отошли къ кабинету Его Величества.

Использованіе этихъ мѣсторожденій было бы очень удобно, такъ какъ въ 20 или 30 верстахъ отъ нихъ въ урочищѣ Калтанъ по рѣкѣ Кондомѣ имѣется выходъ прекраснаго каменнаго угля, весьма спекающагося [1].

Пласты Калтанскаго угля еще не развѣданы подробно. Говорятъ, что разработка ихъ не была бы затруднительной.

Въ Калтанѣ Восточно-Сибирское общество намѣревалось построить доменныя печи на Тельбесскихъ рудахъ, такъ какъ здѣсь въ изобиліи встрѣчается огнеупорная глина и флюсъ.

Алтайскій районъ, Томская губернія и сѣверная Монголія (область Кобдо) могли бы представить великолѣпное мѣсто сбыта желѣзныхъ и чугунныхъ издѣлій. Существуетъ, однако, большое затрудненіе, которое можетъ помѣшать разработкѣ залежей Телбеса. Эта мѣстность чрезвычайно гориста и нѣтъ никакихъ путей сообщенія.

Рѣка Кондома, соединяющая Телбесъ съ рѣками Калтаномъ и Томью, только весною можетъ быть сплавной. Томь можетъ быть судоходна при весеннемъ половодьѣ, а затѣмъ она становится только сплавной. Нельзя расчитывать на эту рѣку, какъ на путь сообщенія.

Итакъ, упомянутыя залежи могутъ сообщаться съ Сибирской желѣзной дорогой или съ долиною Оби только по горнымъ тропинкамъ, неудобнымъ даже для колеснаго пути. При томъ залежи находятся въ лѣсной и ненаселенной мѣстности, поэтому предприниматель, который взялъ бы разработку этихъ залежей отъ кабинета Его Величества, прежде всего долженъ былъ бы обезпечить себѣ пути сообщенія, т. е. при самыхъ затруднительныхъ условіяхъ долженъ былъ бы построить желѣзную дорогу

[1] По опыту этотъ уголь далъ 7,777 единицъ теплоты, при содержаніи 7% золы, 0,754% сѣры; выходъ изъ него хорошаго кокса равенъ 86,3%. Заводъ для коксованія можно было бы устроить при Кольчугинскихъ каменноугольныхъ копяхъ, приблизительно на 110 верстъ разстоянія на сѣверо-западъ отъ Кузнецка, на полдорогѣ между этимъ городомъ и Сибирской желѣзной дорогой.

для соединенія рудниковъ съ залежами угля, а послѣднія съ Сибирской жезѣзной дорогой [1].

Кабинетъ Его Величества сознаетъ необходимость постройки желѣзной дороги для разработки залежей Телбеса; онъ готовъ принять участіе и въ постройкѣ этой линіи. Но расходы по этой постройкѣ, даже за вычетомъ 2—3 милліоновъ рублей, которые возьметъ на себя кабинетъ Его Величества, будутъ такъ значительны, что едва-ли кто согласится при подобныхъ условіяхъ обратить въ ближайшемъ будущемъ вниманіе на залежи при Телбесѣ. Если же, напротивъ, кабинетъ Его Величества возьметъ на себя значительную сумму расходовъ по постройкѣ, или, наконецъ, гарантируетъ уплату процентовъ на затраченные капиталы, тогда положеніе дѣла будетъ совершенно другое, и разработку залежей ожидаетъ блестящее будущее.

Абаканскъ. Залежи Абаканска содержатъ въ себѣ прекрасную руду, запасъ которой, какъ уже было сказано, очень значителенъ. Предполагаютъ, что въ окрестностяхъ этихъ залежей, еще не изслѣдованныхъ, есть и другія мѣсторожденія магнитнаго желѣзняка. Въ 1900 году пріиски и заводъ куплены г. Ратьковымъ-Рожновымъ, который намѣревается преобразовать заводъ; онъ уже предпринялъ сооруженіе двухъ доменъ, которыя будутъ идти на древесномъ углѣ. Послѣдній будутъ доставлять лѣса, лежащіе на берегу р. Абакана, нѣсколько выше завода.

Провозъ отъ Абакана къ Енисею производится то на подводахъ, то воднымъ путемъ по Абакану; однако этотъ водный путь доступенъ лишь весною, а иногда и осенью. Провозъ не дорогъ [2].

Г. Ратьковъ-Рожновъ устраиваетъ близъ Красноярска, неда-

[1] Желѣзнодорожная линія, которая соединитъ Телбесъ черезъ Калтанъ и Кольчугино съ Сибирской желѣзной дорогой, будетъ имѣть въ длину приблизительно 325 верстъ и будетъ стоить по крайней мѣрѣ отъ 15 до 20 милліоновъ рублей. Она прошла бы вдоль всего кузнецкаго каменноугольнаго бассейна и была бы очень выгодна для земледѣльческихъ мѣстностей сѣверо-восточной части этого округа и для разработокъ золотыхъ розсыпей юго-восточной его части Но товарное движеніе по ней не будетъ настолько значительно, чтобы окупить расходы по ея эксплоатаціи и процентъ на капиталъ.

[2] Провозъ производится на плотахъ внизъ по теченію рѣки и на баркахъ или плотахъ по Енисею по слѣдующимъ цѣнамъ:

Въ Минусинскъ	отъ 15 до 20 коп.	за пудъ	на подводахъ.
„ „	„ 5 „ 8	„ „	„ „	плотахъ.
„ Красноярскъ	„ 5 „ 10	„ „	„ „	„ „

леко отъ каменноугольныхъ копей, желѣзодѣлательный и чугунолитейный заводъ. Чугунъ изъ Абаканска можетъ доставляться туда дешево и будетъ обрабатываться при очень благопріятныхъ условіяхъ. Сбытъ желѣза и желѣзныхъ издѣлій обезпеченъ благодаря желѣзной дорогѣ и будетъ превосходный, такъ какъ довольно грубыя издѣлія Абаканскаго завода и тѣ проникали даже до Томска.

Ирба. Залежи желѣза этой мѣстности первыми сдѣлались извѣстны въ Сибири и первыми стали разрабатываться. Ирбинскій заводъ, построенный въ половинѣ XVIII вѣка, существовалъ недолго и оставался закрытымъ въ теченіе всей остальной части XVIII-го вѣка. Ирбинская дача казенная; она находится въ Минусинскомъ округѣ (приблизительно въ 115 верстахъ къ сѣверовостоку отъ города Минусинска) по системѣ правыхъ притоковъ рѣки Тубы (притока Енисея) и рѣки Кизыръ, Большой и Малой Ирбы, Суши и др. Площадь, занимаемая этою дачею, равна приблизительно 124,000 десятинъ, почти вездѣ покрытымъ тайгой. Здѣсь давно уже разрабатываются золотыя розсыпи.

Ирбинская дача была изучена въ 1892 году горнымъ инженеромъ Яворовскимъ. Онъ нашелъ на Большой Ирбѣ цѣлый рядъ длинныхъ узкихъ, неправильныхъ и отдѣльно лежащихъ рудныхъ гнѣздъ. Семь изъ этихъ залежей имѣютъ дѣйствительно значеніе; онѣ занимаютъ площадь въ 24,388 кв. метровъ. Руда очень чистая, плотная и мелкозернистая. Она состоитъ изъ магнитнаго желѣзняка съ содержаніемъ желѣза отъ 64,51 до 66,93% при довольно слабомъ содержаніи сѣры и фосфора.

Исчислено, что во всѣхъ мѣсторожденіяхъ заключается 8.000,000 тонъ руды; запасъ же руды лучшаго качества, заключающейся въ семи вышеупомянутыхъ гнѣздахъ, составляетъ 1.600,000 тонъ. Предполагаютъ, что, кромѣ уже извѣстныхъ мѣсторожденій, существуютъ по близости еще залежи желѣзной руды. Мѣсторожденія желѣзной руды Ирбинской дачи отданы въ аренду въ 1900 году г. Вахтеру, петербургскому капиталисту; тутъ по его распоряженію производятся теперь новыя изысканія.

Разработка этой руды была бы выгодна для Минусинскаго округа и для бассейна р. Енисея. Нѣкоторые авторы-спеціалисты полагаютъ, однако, что состояніе лѣсовъ этой дачи дозволитъ производить ежегодно не болѣе 600,000 пудовъ чугуна. Доступъ къ этой дачѣ довольно затруднителенъ; будущему предпринимателю придется проложить для провоза чугуна и для полученія съѣстныхъ

продуктовъ, инструментовъ и проч. рельсовый путь на разстояніи приблизительно 25—50 верстъ, именно до того пункта, гдѣ рѣка Туба становится судоходной.

Рабочихъ въ этой мѣстности въ лѣтнее время будетъ не особенно много.

На сѣверо-востокѣ отъ этой дачи, въ 20 верстахъ разстоянія отъ нея, на свободныхъ государственныхъ земляхъ, среди дремучихъ лѣсовъ, близъ Никулина (система рѣки Козыры), замѣчены другія залежи прекраснаго магнитнаго желѣзняка, содержащаго приблизительно 63% желѣза, и значительное количество марганца.

Выходы слоевъ магнитнаго желѣзняка были наблюдаемы въ разныхъ мѣстахъ недалеко отъ Ирбинской дачи. На рѣкѣ Сидъ, въ 30—50 верстахъ къ сѣверу отъ Ирбы, былъ замѣченъ также желѣзный блескъ въ слюдяномъ сланцѣ.

На лѣвомъ берегу Енисея, близъ озеръ Широ и Иткуль, при рѣкѣ Юсъ, было найдено присутствіе гематита и магнитнаго желѣзняка. На правомъ берегу этой же рѣки, недалеко отъ Новоселовскаго, нашли также красный и магнитный желѣзняки, съ содержаніемъ желѣза болѣе 60%.

Итакъ, мы видимъ, что Минусинскій округъ очень богатъ желѣзными рудами; подробныя развѣдки могутъ привести къ открытію новыхъ залежей. Изобиліе каменнаго угля вдоль Сибирской желѣзной дороги, между Томскомъ и Иркутскомъ, будетъ особенно благопріятствовать разработкѣ этихъ залежей [1].

Иркутская губернія.—Мѣсторожденія желѣза здѣсь также очень многочисленны. Важнѣйшія изъ нихъ залежи Николаевской группы. Николаевскій заводъ, лежащій вблизи Ангары, закрытъ съ 1900 года; сюда руда доставлялась изъ четырехъ рудниковъ (Долоновскій, Ермаковскій, Красноярскій, Кемьскій). Мѣсторожденія здѣсь были изслѣдованы въ 1892 — 1893 годахъ геологомъ Богдановичемъ. Они представляются въ видѣ жилъ въ брекчіяхъ и туфахъ. Въ нихъ заключается магнитный желѣзнякъ, иногда въ перемежку съ шпатовымъ желѣзнякомъ. Содержаніе желѣза въ рудѣ 49 до 65%; сѣры и фосфора содержится мало. Исчислено, что запасъ руды, содержащейся въ Ермаковскомъ пріискѣ, составляетъ отъ 300,000 до 500,000 тоннъ. Другія мѣсторо-

[1] Угли, прилегающіе къ сибирской магистрали, врядъ ли пригодны для доменной плавки, ихъ можно лишь примѣнить къ желѣзному производству. *Примѣчаніе къ русск. изд.*

жденія менѣе изслѣдованы, но предполагаютъ, что они столь же богаты и дали бы почти ту же цыфру. Если каждый изъ этихъ рудниковъ и нельзя назвать чрезвычайно богатымъ, то вмѣстѣ взятые они составляютъ районъ, заслуживающій вниманія, тѣмъ болѣе что въ этой же мѣстности замѣчены и другія мѣсторожденія магнитнаго желѣзняка. Эта группа дала наибольшее количество желѣзной руды, добытой въ Сибири. По 1897 годъ они дали около 700 милліоновъ пудовъ руды, тогда какъ вся остальная Сибирь въ тотъ же періодъ дала 583,000 пудовъ.

Въ 1896 году Николаевскій заводъ былъ купленъ С. И. Мамонтовымъ у бр. Бутиныхъ для Восточно-Сибирскаго Общества чугуно-литейныхъ и механическихъ заводовъ, которое имѣло основной капиталъ въ 3.000,000 рублей золотомъ (24,000 акцій). Въ началѣ дѣятельности заводъ былъ обезпеченъ значительнымъ заказомъ рельсовъ для Сибирской желѣзной дороги [1]. Это общество вмѣстѣ съ тѣмъ пріобрѣло новый чугуно-плавильный заводъ на берегу Ангары, построенный прежнимъ арендаторомъ Николаевскаго завода (Ново-Николаевскій заводъ). Одновременно съ тѣмъ оно построило рядомъ съ Николаевскимъ заводомъ рельсопрокатную фабрику. Николаевскій и Ново-Николаевскій заводы имѣли каждый доменныя печи на горячемъ дутьѣ. Выплавка чугуна производится на древесномъ углѣ (Николаевскій заводъ владѣлъ лѣсной дачей приблизительно въ 44,000 десятинъ). Для выдѣлки желѣза Николаевскій заводъ имѣлъ 11 печей, изъ которыхъ 5 пудлинговыхъ при 5 паровыхъ молотахъ, сталетомительную печь, мартеновскую печь и др.

Общество доставляло работу въ 1897 г. приблизительно 3400 рабочимъ, изъ которыхъ нѣкоторые вольные, другіе же были каторжники, исполнявшіе работы подъ надзоромъ. Подборъ лицъ администраціи и дирекціи этого общества былъ неудаченъ. Дѣло не спорилось какъ при перестройкѣ прежнихъ доменныхъ печей, такъ и при новомъ оборудованіи завода; въ 1899 году общество предполагало удвоить свой капиталъ и получило отъ кабинета Его Величества кольчугинскія и колтанскія каменноугольныя копи, Тейбесскія желѣзные рудники и Гурьевскій заводъ. Въ 1899 году затраты общества въ Николаевскѣ на устройство сталелитейнаго завода и на оборудованіе доменной печи достигли 5.912,000 руб. хотя ничего еще не было закончено.

---

[1] 4.750,000 пудовъ на сумму въ 11.616,250 рублей.

Оно намѣревалось, кромѣ того, соединить свои кольчугинскія каменноугольныя копи съ гор. Томскомъ желѣзною дорогою въ 206 верстъ длиной. Эту постройку оно предприняло бы лишь подъ тѣмъ условіемъ, если бы кабинетъ Его Величества взялъ на себя половину издержекъ. Кромѣ того, рѣшено было организовать разработку этихъ копей и залежей и снабдить Гурьевскій заводъ новымъ оборудованіемъ. Наконецъ, предполагалось соединить желѣзной дорогою Николаевскій заводъ съ Сибирской желѣзной дорогой и проч. и проч.

Эта программа была черезчуръ обширна. Уже при самомъ началѣ ея выполненія всѣ средства общества были поглощены предпріятіемъ, а нѣкоторые говорятъ, будто бы они были растрачены. Первыя партіи рельсовъ, изготовленныхъ въ 1900 году были забракованы желѣзной дорогой вслѣдствіе ихъ плохого качества и въ тотъ же годъ послѣдовало окончательное крушеніе общества, вызванное банкротствомъ Ярославско-Архангельской желѣзной дороги и ея основателя Мамонтова. Активъ этого общества тогда оцѣнивался въ 7.000,000 рублей, а пассивъ въ 9.000,000 рублей.

Въ настоящее время всѣ сооруженія, воздвигнутыя этимъ обществомъ, а также механизмы и проч. оцѣниваются въ $3^1/_2$ милліона рублей. Вѣроятно, это дѣло будетъ возобновлено съ помощью иностранныхъ капиталовъ [1].

При болѣе разумной администраціи, повидимому, оно могло бы дать прекрасные результаты. Руда довольно богата и обильна. Горючее обезпечено Ирбинскимъ лѣсомъ, а также окрестными лѣсами, которыми заводы могутъ пользоваться подъ условіемъ уплаты незначительныхъ податей. По Ангарѣ можно получать дешево уголь изъ черемховскихъ угольныхъ копей [2]. Рабочихъ можно будетъ набирать безъ особыхъ затрудненій.

Вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ слѣдовало бы рѣшить такъ: соединить рудники желѣзной дорогой съ заводами, а послѣдніе съ Сибирской желѣзной дорогой; разработку же алтайскихъ каменноугольныхъ копей и залежей желѣзной руды, которую Восточносибирское общество такъ неосторожно взяло на себя, по моему мнѣнію, слѣдуетъ предоставить другой самостоятельной компаніи.

---

[1] Оно перешло въ казну. *Примѣчаніе къ русск. изд.*

[2] Бассейнъ верхняго теченія Ангары изобилуетъ также бурыми и каменными углями, недостаточно развѣданными; нѣкоторые изъ послѣднихъ коксуются.

Какъ я уже говорилъ, управленіе кабинета Его Величества взяло свои рудники обратно.

Мѣсторожденія желѣзной руды существуютъ еще въ Иркутской губерніи, напримѣръ, по притокамъ р. Илима, на юго-восточномъ берегу Байкальскаго озера и въ другихъ мѣстахъ [1].

Вдоль Сибирской желѣзной дороги, между Томскомъ и Иркутскомъ, замѣчены заслуживающія вниманія залежи шпатоваго желѣза; онѣ довольно бѣдны, но вблизи есть мѣсторожденія каменнаго угля [2].

Вѣроятно, въ недалекомъ будущемъ большая часть этихъ залежей будетъ подвергнута подробнымъ развѣдкамъ и разработана.

Незначительное производство чугуна, желѣза и стали на сибирскихъ заводахъ, конечно, не удовлетворяетъ потребностямъ Сибири. Поэтому все то, что не можетъ производить сама Сибирь, она получаетъ съ Урала. Исчислено, что въ 1899 году отправлено отсюда въ Сибирь 2.465,000 пудовъ разныхъ сортовъ желѣза. Сибирскіе купцы производили закупки прежде ежегодно на Ирбитской ярмаркѣ въ февралѣ. Желѣзо, чугунъ и сталь, не обдѣланные или въ видѣ издѣлій, привозились туда съ уральскихъ заводовъ на саняхъ. При весеннемъ половодьѣ эти товары нагружались на барки и развозились по всей Сибири по рѣкамъ Турѣ, Тоболу, Иртышу и Оби.

Съ проведеніемъ желѣзной дороги, сибирскіе торговцы стали закупать желѣзо обыкновенно прямо съ заводовъ и на Ирбитскую ярмарку уже болѣе не ѣздятъ. Товаръ привозится или прямо съ завода по желѣзной дорогѣ, или водою, или тѣмъ и другимъ способомъ вмѣстѣ. Въ самой Сибири уральскіе заводы содержатъ своихъ представителей; ими устроены склады въ Томскѣ и Иркутскѣ; иногда устраиваются склады и въ менѣе значительныхъ центрахъ, какъ въ Омскѣ, Ново-Николаевскѣ и Красноярскѣ и пр.

Прочіе металлы.

Марганецъ. — Извѣстно, что Россія занимаетъ первое мѣсто въ мірѣ по добычѣ марганцевыхъ рудъ. Кавказъ производитъ

---

[1] Напримѣръ, назовемъ залежи магнитнаго желѣзняка при рѣкѣ Коршунихѣ, съ содержаніемъ желѣза отъ 57 до 65%; выходы слоевъ той-же руды видны при рѣкѣ Ирекѣ и т. д.

[2] На рѣкѣ Мысовой, близъ станціи желѣзной дороги того-же имени, открыто много прослойковъ магнитнаго желѣзняка съ содержаніемъ отъ 56,86 до 58,21% желѣза. Найдены также другія мѣсторожденія желѣзной руды въ видѣ темнаго гематита въ окрестностяхъ Байкальскаго озера. Иркутскій судопромышленникъ Глотовъ пытался, но безуспѣшно, образовать акціон. компанію для разработки этихъ залежей.

почти все количество марганца, добываемаго въ Россіи. Въ 1899 г. его добыто немного болѣе 34.000,000 пудовъ. Что касается Сибири, то марганцевыя руды въ ней не разрабатывались, хотя здѣсь и открыто нѣсколько мѣсторожденій туголозита. Единственное мѣсторожденіе, нѣсколько подробнѣе изслѣдованное, было открыто въ 1895 году въ Семипалатинскомъ округѣ, въ горахъ Арколыкъ на полдорогѣ между Каркаралинскомъ и Семипалатинскомъ. Руда содержитъ въ себѣ отъ 70 до 80% окиси марганца. Мощность залежи повидимому значительна, но не можетъ быть еще опредѣлена точно. Мѣстомъ сбыта для продуктовъ этихъ пріисковъ могли бы быть металлургическіе заводы Урала; однако затруднительность провоза руды отъ пріисковъ до Иртыша и отсутствіе въ этой мѣстности промышленности и предпріимчивости еще долгое время будутъ служить помѣхою къ разработкѣ этихъ залежей.

Въ средней Сибири присутствіе марганца открыто во многихъ мѣстахъ Минусинскаго округа и при р. Ангарѣ; но дальше еще не изслѣдованы. Восточно-сибирское общество производило изысканія, въ этихъ залежахъ, въ надеждѣ найти металлъ нужный для потребностей ея Николаевскихъ заводовъ; но эти попытки не привели ни къ чему.

Цинкъ, ртуть, олово, антимоній, никель, кобальтъ. Въ Сибири извѣстны нѣкоторыя мѣсторожденія, содержащія руды этихъ металловъ.

Въ Забайкальской области, напримѣръ, существуютъ залежи гренокита, сѣрнистаго кадмія, свинцоваго блеска, киновари, сурьмянаго блеска и проч. Подробно развѣдано А. М. Корзухинымъ большое мѣсторожденіе оловянаго камня на р. Ононѣ.

Въ Киргизскихъ степяхъ въ 1897 году открыты слѣды кобальтовой руды, никеля, оловяннаго камня и цинка; но здѣсь не было произведено никакихъ изслѣдованій, такъ что нельзя опредѣлить, насколько возможна разработка этихъ мѣсторожденій. Что же касается до сѣрнаго колчедана, то его въ Сибири много, и мы видѣли, что во многихъ мѣстахъ его разрабатываютъ ради тѣхъ металловъ, которые находятся въ соединеніи съ нимъ.

Въ Забайкальской области извѣстны также залежи сѣры.

Минеральное топливо.

Страна, лишенная минеральнаго топлива, едва ли достигнетъ промышленнаго развитія. Сибирь находится въ иномъ положеніи.

Вотъ уже десять лѣтъ, какъ въ ея нѣдрахъ открыты мѣсторожденія каменнаго и бураго угля; по нѣкоторымъ признакамъ можно предположить, что въ ней имѣется и нефть.

Эти ископаемыя, имѣющія столь важное значеніе для страны, не могли оставаться неразработанными. Я укажу здѣсь мѣстоположеніе главныхъ каменноугольныхъ бассейновъ, теперь уже открытыхъ, дамъ ихъ краткое описаніе и ознакомлю со способомъ ихъ первоначальной разработки. Я попытаюсь также указать, какое вліяніе можетъ оказать ихъ разработка на экономическое положеніе мѣстностей, гдѣ они находятся.

Разработка каменнаго угля производится въ трехъ мѣстностяхъ: въ киргизскихъ степяхъ, въ кузнецкомъ и черемховскомъ (въ Иркутской губерніи) каменноугольномъ бассейнѣ.

Киргизскія степи.—Въ Киргизскихъ степяхъ угольные пласты довольно распространены. Они обыкновенно изогнуты въ синклинали и антиклинали, почти всегда обозначенныя невысокими грядами холмовъ; синклинали заняты обыкновенно озеромъ, на берегахъ котораго видны глинистые сланцы, содержащіе въ себѣ уголь. Пятьдесятъ лѣтъ тому назадъ въ этихъ степяхъ уже извѣстны были нѣкоторыя мѣсторожденія каменнаго угля, которыя добывались лишь для серебряныхъ и мѣдныхъ заводовъ Попова и Рязанова. Разработка производилась по мѣрѣ возникновенія потребностей этихъ заводовъ и прекращалась, какъ только заводы пріостанавливали свою дѣятельность.

Геологическія изслѣдованія, предпринятыя при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, дали возможность открыть новыя мѣсторожденія и изслѣдовать тѣ, которыя, повидимому, наиболѣе достойны вниманія. Въ 1899 году здѣсь насчитывалось уже 40 угольныхъ мѣсторожденій.

Большая часть ихъ незначительны, хотя бываютъ исключенія, какъ, напримѣръ, мѣсторожденіе Эскибасъ-Тузъ, пласты Караганинскіе, Кучеку, Джаманъ-Тузъ, Кизимъ-Тава. Всѣ они лежатъ внутри степи на довольно значительномъ разстояніи къ югу отъ Сибирской желѣзной дороги (400—500 верстъ) и на западъ отъ Иртыша (отъ 57 до 310 верстъ).

Каменно-угольныя залежи Эскибасъ-Тузъ. Онѣ были открыты въ 1893 году киргизомъ—слугою павлодарскаго купца г. Дерова.

Уголь находится близъ озеръ Эскибасъ-Тузъ приблизительно на разстояніи 95 верстъ отъ Иртыша и 105 верстъ на западъ

отъ Павлодара. Угольные пласты по простиранію извѣстны на семь верстъ; ихъ два [1]: висячій толщиною въ 10 саженъ $2^1/_4$ аршина, другой лежачій въ разстояніи отъ перваго $2^3/_4$—$5^1/_4$ аршинъ; толщиною $3^1/_2$. При такой мощности уголь, разумѣется, не можетъ быть плотнымъ: онъ перемежается тонкими слоями съ глиною.

Паденіе пластовъ обыкновенно 75 до 85°; при загибѣ въ антиклиналь недалеко отъ поверхности земли общая мощность достигаетъ 54 сажени, причемъ каждый пластъ имѣетъ толщину около 28 саженъ.

Эти залежи были между прочимъ изслѣдованы французскими инженерами гг. Дюмарэ и Кателепомъ. Исчислено, что въ нихъ содержится приблизительно $6^1/_2$ милліардовъ пудовъ угля. Качество угля въ различныхъ пластахъ различно. Обыкновенно, это уголь сухой, коротко-пламенный-моровый, нѣкоторые слои состоятъ изъ жирнаго угля, который при обжиганіи даетъ коксъ; количество золы въ этомъ углѣ обыкновенно значительно; оно достигаетъ иногда 13% [2].

Уголь изъ копи Эскибасъ даетъ много мелочи и пыли. Количество послѣдней еще возрастаетъ при тѣхъ разнообразныхъ манипуляціяхъ, которымъ подвергается этотъ уголь (нагрузка въ вагоны, выгрузка на суда, провозъ, перегрузка по прибытіи на мѣсто и проч.), да къ тому же и на копи онъ остается очень долго (до шести мѣсяцевъ).

Въ 1899 году отводы рудниковъ Эскибасъ-Туза и разные другіе были проданы ихъ владѣльцемъ г. Деровымъ Воскресенской компаніи; послѣдняя, обладая капиталомъ въ 3.000,000 рублей, составилась изъ промышленниковъ и русскихъ капиталистовъ (изъ Кіева). Эти рудники предлагались передъ тѣмъ парижскимъ капиталистамъ, и одно время полагали, что съ ними послѣдуетъ соглашеніе.

Правленіе компаніи находится въ Петербургѣ. Г. Деровъ часть капитала при передачѣ, именно на $1^1/_2$ милліона рублей, получилъ акціями. Итакъ, въ рукахъ компаніи осталось только $1^1/_2$ мил-

[1] Нѣкоторые спеціалисты принимаютъ оба эти пласта за одинъ, потому что промежутокъ между ними незначительный, а также и по другимъ соображеніямъ.

[2] На практикѣ содержаніе золы въ этомъ углѣ всегда оказывалось больше. Добываемый уголь брали съ верхнихъ горизонтовъ, гдѣ качество его ниже; кромѣ того, киргизы-углекопы плохо сортируютъ уголь, не отбрасывая глинистыхъ и сланцевыхъ кусковъ.

ліона рублей дѣйствительнаго капитала. Первой заботой этой компаніи было устроить сообщеніе между угольною копью и большимъ рѣчнымъ путемъ, именно Иртышемъ, который соединялъ бы ее съ Сибирской желѣзной дорогой.

Поэтому она построила желѣзнодорожную линію, съ нормальной колеей, приблизительно въ 105 верстъ длины для соединенія копей Эскибаса съ пристанью на рѣкѣ Иртышѣ, 30—40 верстъ выше Павлодара, которая была названа Воскресенскою. Эти работы среди пустынной, почти безводной степи представляли нѣкоторыя затрудненія, но ровная мѣстность и свойство почвы облегчали работы. Путь былъ построенъ въ теченіе шести-семи лѣтнихъ мѣсяцевъ 1899 года и обошелся приблизительно въ 13,000 рублей верста. Подвижной составъ состоитъ изъ трехъ локомотивовъ Балдвина и около 120 вагоновъ или платформъ. На Воскресенской пристани построили деревянную эстакаду для выгрузки угля; ниже ея причаливаютъ рѣчныя баржи.

Начало разработки было сопряжено со множествомъ неудачъ.

Сперва начали добывать уголь подъ открытымъ небомъ, что казалось очень легкимъ и практичнымъ въ виду того, что онъ былъ не глубоко и имѣлъ чрезвычайную толщину. Но климатическія условія мѣстности и плохое качество угля въ верхнихъ частяхъ заставили отказаться отъ этой системы и приступили къ подземнымъ работамъ.

Въ 1900 году компанія продолжала все еще устраивать свои копи; она пробила шесть шахтъ, изъ которыхъ три имѣли $26^{1}/_{4}$, $31^{14}/_{16}$, $47^{13}/_{16}$ аршина глубины, затѣмъ были построены въ Эскибасѣ и на Воскресенской пристани зданія, необходимыя для помѣщенія рабочихъ, инженеровъ и для разныхъ другихъ цѣлей; а до тѣхъ поръ довольствовались землянками и юртами. Компаніи было довольно трудно набрать рабочихъ. Нѣсколько разъ выписывали опытныхъ рудокоповъ русскихъ и татаръ съ Урала. Но они устраивали бунты, бѣгали съ работъ и пришлось довольствоваться киргизами; послѣдніе только случайно становятся горнорабочими; они неумѣлы и лѣнивы, но зато спокойны и нетребовательны. Киргизовъ-рабочихъ много зимою и гораздо меньше лѣтомъ. Какъ начнется весна, такъ кочевника-киргиза потянетъ въ степь, и онъ мѣняетъ сравнительный комфортъ осѣдлой жизни на вольную кочевую жизнь въ степи, на жизнь въ своей юртѣ, и убѣгаетъ изъ мрачнаго подземелья любоваться солнцемъ и лазурнымъ небомъ. Киргизы работаютъ артельно по три человѣка каждая; по-

очереди работаютъ они то забойщиками, то возчиками и зарабатываютъ въ день отъ 40 коп. до 1 р. 50 коп. Приблизительно отъ 700 до 800 рабочихъ заняты теперь на каменноугольныхъ копяхъ этой компаніи, въ Экибасѣ и на Иртышской пристани. Эта цифра значительно повысится, когда работы будутъ въ полномъ ходу.

Сооруженіе желѣзнодорожной линіи, постройка помѣщеній, начало разработки, разслѣдованіе и подготовка мѣсторожденій въ другихъ участкахъ этихъ же отводовъ быстро истощили капиталъ компаніи. Эти отводы заключаютъ въ себѣ множество мѣсторожденій, разбросанныхъ на громадномъ пространствѣ до самаго озера Балкаша; они заключаютъ въ себѣ каменный уголь и мѣдную, серебряную и желѣзную руды. Несмотря на то, что государственный банкъ далъ компаніи въ ссуду 500,000 рублей, несмотря на то, что разныя лица и учрежденія, между прочимъ и уральское общество богословскихъ заводовъ ссудили ей 300,000 рублей въ задатокъ за будущія поставки угля, она принуждена была въ 1899 году попытаться удвоить свой капиталъ, т. е. довести его до 6.000,000 рублей [1], чтобы оборудоваться и принять разработку въ тѣхъ размѣрахъ, какіе она себѣ сама назначила, именно 6.000,000 пудовъ въ годъ. Принявъ за основаніе эту послѣднюю цифру, пудъ угля съ нагрузкой въ барки въ Воскресенскомъ будетъ стоить отъ 4 до 5 коп.

Добыча, сортировка и нагрузка въ вагоны.	1 1/2	коп. съ пуда.
Провозъ до Иртыша	1	„ „ „
Нагрузка на судно	1/2	„ „ „
Общіе расходы по погашенію капитала.	отъ 1 до 2	„ „ „

Провозъ на судахъ до Омска принялъ на себя тюменскій судопромышленникъ по $2^3/_4$ коп. съ пуда. Итакъ, уголь въ г. Омскѣ, будучи сданъ на Сибирскую желѣзную дорогу, будетъ стоить отъ $6^3/_4$ до $7^3/_4$ коп. пудъ [2].

Къ сожалѣнію, провозъ по Иртышу сопряженъ съ многими неудобствами, навигація открыта лишь въ теченіе шести-семи мѣся-

[1] Мнѣ говорили, что доставка угля по Иртышу не удалась.

[2] Эта цѣна угля, можетъ быть, еще повысится. Въ настоящее время уголь добывается изъ копей, между которыми самая глубокая около 48 аршинъ; до сихъ поръ обходились безъ крѣпи и закладки пустой породой; эти неизбѣжные расходы несомнѣнно еще удорожатъ уголь. Затѣмъ увеличеніе капитала компаніи повлечетъ за собою и увеличеніе расходовъ по погашенію его.

цевъ, и въ продолженіе всей зимы уголь долженъ лежать на рудникѣ или на пристани, отъ чего сильно понижается его качество. Эта продолжительная пріостановка отправокъ угля оставляетъ безъ движенія значительныя суммы, по которымъ проценты не получаются. Кромѣ того, Иртышъ, особенно между Воскресенскою пристанью и Черноярской (на 40—60 верстъ ниже Павлодара), вообще мелководенъ и часто мѣняетъ свой фарватеръ, потому каждую барку можно нагружать лишь 500 тоннами.

Компанія имѣетъ въ виду главнымъ образомъ снабжать каменнымъ углемъ Сибирскую желѣзную дорогу. Послѣдняя по недостатку минеральнаго топлива между Челябинскомъ и Каинскомъ, на всемъ этомъ пробѣгѣ, простирающемся приблизительно на 1000 верстъ, жжетъ только дрова. Итакъ, 6.000,000 пудовъ угля, которые компанія въ состояніи будетъ добыть, когда копи вполнѣ устроятся, будутъ поглощены цѣликомъ желѣзною дорогою.

По договорамъ, заключеннымъ въ 1900 году администраціей каменноугольныхъ копей съ управленіемъ желѣзной дороги, полагалось платить при покупкѣ угля $11^1/_2$ коп. съ пуда съ доставкой въ Омскъ. Максимальное содержаніе золы установлено было 14%.

Расчитывая прибыль по 4 коп. съ пуда ($11^1/_2$ коп.—$7^1/_2$ коп.) для 6.000,000 пудовъ, получимъ всего чистой прибыли 240,000 рублей ежегодно. Можетъ быть, этотъ результатъ не удовлетворитъ Воскресенскую компанію; если ей удастся достать нужный капиталъ, то вѣроятно она будетъ добывать болѣе значительное количество угля; это вѣроятно состоится, такъ какъ Общество имѣетъ мощныя мѣсторожденія, дающія возможность легко и дешево добывать уголь. Сбытъ же угля обезпеченъ, потому что пароходство по Иртышу между Семипалатинскомъ и Омскомъ потребляетъ дорогія дрова.

Я уже говорилъ, что замѣна дровъ минеральнымъ топливомъ уничтожитъ кризисъ, которому подвергается нынѣ пароходное дѣло по системѣ Обь-Иртышъ.

Пароходамъ Иртыша будетъ выгодно пользоваться каменнымъ углемъ Эскибаса, по крайней мѣрѣ, по ближайшей линіи Омскъ-Семипалатинскъ.

Промыслы Западной Сибири: мельницы, винокуренные заводы и проч. Омска, Кургана и Тюмени также терпятъ убытки вслѣдствіе вздорожанія дровъ и будутъ покупать Эскибасскій каменный уголь.

Эти копи могутъ сбывать еще и коксъ. Нѣкоторые слои мѣсторожденія Эскибаса даютъ отъ 70 до 78% кокса [1]; это обстоятельство дастъ надежду, что эскибасскій коксъ будетъ имѣть сбытъ на Уральскіе доменные заводы.

Нельзя еще утверждать, что это предсказаніе осуществится на дѣлѣ: опыты, которымъ подвергали коксъ изъ Эскибаса, еще не убѣдительны; съ цѣлью разъяснить этотъ вопросъ отправлено въ Таганрогъ нѣсколько вагоновъ каменнаго угля для коксованія его въ спеціально устроенныхъ для этого печахъ. Какіе результаты далъ этотъ опытъ, я еще не знаю. Извѣстно лишь то, что вышеупомянутая компанія пыталась употреблять коксъ изъ Эскибаса въ мѣдноплавильныхъ печахъ, устроенныхъ при Вознесенскихъ мѣдныхъ рудникахъ, и не очень-то успѣшно, потому что въ коксѣ оказалось 35% золы, между тѣмъ провозъ кокса изъ-за 95—131 верстъ обошелся весьма дорого. Правда, этотъ коксъ былъ полученъ изъ плохо сортированнаго каменнаго угля съ примѣсью значительнаго количества сланца. Если бы предварительно промытый эскибасскій уголь коксовать въ спеціальныхъ печахъ, то результаты могли быть иные и, можетъ быть, такой продуктъ могъ быть съ успѣхомъ вывезенъ на Уралъ для доменной плавки. Провозъ эскибасскаго кокса отъ Воскресенской пристани до Тюмени будетъ стоить 4—6 коп. съ пуда, а изъ Тюмени этотъ коксъ уже легко доставить на уральскіе заводы.

Я полагаю однако, что въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ эскибасскія копи еще не въ состояніи будутъ снабжать своимъ углемъ Уральскіе заводы; для осуществленія этого пришлось бы ежегодно добывать на этихъ копяхъ несравненно большее количество угля, нежели то, какое намѣревается добывать Воскресенская компанія; притомъ коксъ, изготовленный, какъ выше указано, и обладающій надлежащимъ качествомъ пришлось бы доставлять на заводы по дешевой цѣнѣ, именно отъ 15 до 20 коп. за пудъ.

Если даже не будетъ надежды сбывать киргизскій коксъ на Уралъ, то все-таки у Воскресенской компаніи останется обширный

---

[1] Главнымъ препятствіемъ для большого развитія желѣзодѣлательной промышленности на Уралѣ служитъ, какъ извѣстно, отсутствіе въ этой обширной горной области каменноугольныхъ копей, которыя могли бы дать хорошій коксъ для металлургическихъ работъ. Луньевскія и Кизеловскія каменноугольныя копи, хотя и очень значительныя, но, къ сожалѣнію, даютъ лишь весьма посредственный коксъ для доменныхъ печей.

рынокъ потребителей, а именно: Западная Сибирская дорога, Иртышскіе пароходы и заводы Семипалатинска, Омска и Кургана; наконецъ, она можетъ заняться самостоятельно плавкою своихъ мѣдныхъ рудъ.

Всѣмъ этимъ она окажетъ содѣйствіе сохраненію лѣсовъ въ степи, вдоль линіи желѣзной дороги; лѣса эти и теперь уже порѣдѣли, а при исчезновеніи ихъ обширные и богатые земледѣльческіе районы станутъ безплодными.

Чтобы улучшить качество своего каменнаго угля компаніи придется прежде всего тщательно сортировать его; что касается мелочи и пыли, понижающихъ качество угля, то ихъ можно употребить на брикеты. Компанія предполагаетъ устроить брикетный заводъ [1].

Какъ бы то ни было, инициатива, которую приняла на себя эта компанія, возбуждаетъ живой интересъ. Если производительность ея копей достигнетъ той высокой цифры, на которую можно расчитывать при столь мощномъ мѣсторожденіи, то инициатива этой компаніи будетъ имѣть значительное вліяніе на оживленіе горнаго промысла въ Киргизскихъ степяхъ, на развитіе товарнаго движенія по Иртышу, на увеличеніе товарнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, прилегающимъ къ Сибирской дорогѣ, и вообще на развитіе всѣхъ промысловъ Западной Сибири. Слѣдуетъ пожелать успѣха этому предпріятію, возникшему благодаря соединенію русскихъ капиталовъ и благодаря разумной энергіи сибирскаго промышленника.

Другія мѣсторожденія каменнаго угля въ Киргизскихъ степяхъ. — Другія мѣсторожденія каменнаго угля въ этихъ степяхъ не имѣютъ того экономическаго значенія, какъ эскибасскія. Рабочіе угольные пласты этихъ мѣстностей находятся далеко отъ путей сообщенія; а другіе, сосѣдніе съ Иртышемъ, незначительны.

Караганда. — Пласты этой мѣстности лежатъ въ Акмолинскомъ округѣ, между городами Акмолы и Каркаралы, приблизительно на разстояніи отъ 140 до 150 верстъ на сѣверо-западѣ отъ послѣдняго города. Такимъ образомъ, Караганда отстоитъ

[1] Можно было бы сбывать эти брикеты очень выгодно. При изготовленіи ихъ, можетъ быть, возможно было бы употребить въ видѣ цемента — смолу, получаемую при коксованіи. Въ такомъ случаѣ удобнѣе было бы устроить заводъ для изготовленія брикетовъ въ Эскибасѣ, а не въ Омскѣ.

приблизительно на 560 верстъ отъ Сибирской желѣзной дороги и около 320 верстъ отъ Иртыша.

Здѣсь извѣстны семь пластовъ каменнаго угля со слабымъ паденіемъ (15 ^{0}); толщина верхняго пласта отъ 1 $^1/_4$ до 2 $^{13}/_{16}$ аршина; пластъ глины, толщиною въ 13 $^1/_2$ вершковъ, отдѣляетъ верхній пластъ отъ нижняго; толщина послѣдняго достигаетъ 8 $^7/_{16}$ аршина. Уголь этихъ пластовъ почти однороденъ, онъ коксуется и даетъ лишь 6,96—10 $^0/_0$ золы.

Вслѣдствіе отсутствія мѣстныхъ путей сообщенія, каменноугольныя копи Карагапды, хотя и богаты хорошимъ углемъ, но не могутъ сбывать его. Это мѣсторожденіе разрабатывалось тридцать лѣтъ тому назадъ для Спасскаго мѣдноплавильнаго завода, расположеннаго въ 28 верстахъ къ югу отъ копей (заводъ Рязанова). Затѣмъ эксплуатація карагандинскаго угля прекратилась. Съ повышеніемъ цѣнъ на мѣдь въ настоящее время снова принялись за карагандинскія копи и мѣдноплавильный заводъ, продукты котораго могутъ быть дешево доставлены въ Европейскую Россію.

Ку-чеку. — Эти копи лежатъ 38 верстъ сѣвернѣе карагандинскихъ, но такъ какъ по близости ихъ нѣтъ рудъ, то на развитіе ихъ въ ближайшемъ будущемъ надежды мало. При изслѣдованіи копей оказалось, что онѣ заложены на трехъ пластахъ чистаго коксующагося угля; паденіе этихъ пластовъ въ 7, 8^0 и 11^0, а мощность ихъ почти въ 2 арш., 2 $^1/_2$ арш. и около 1 арш. Уголь, содержитъ отъ 14 до 25 $^0/_0$ золы. Эти копи принадлежатъ г. Дерову.

Джаманъ-Тузъ. — Эти угли лежатъ приблизительно на 140 верстъ южнѣе Павлодара и отстоятъ приблизительно на 55 в. отъ Иртыша. Угольные пласты здѣсь стали извѣстными 36 лѣтъ тому назадъ и теперь принадлежатъ наслѣдникамъ Попова. Они никогда еще хорошенько не развѣдывались.

Мощность углей значительна, сосѣдство съ Иртышемъ могло бы обезпечить имъ удобный сбытъ, но они при толщинѣ отъ 8 $^1/_2$ до 11 $^1/_4$ аршина, къ сожалѣнію, содержатъ много золы, будучи проникнуты многочисленными прослойками глины.

Этой послѣдней особенностью, которую мы уже встрѣчали, хотя въ меньшей степени, въ копяхъ Эскибассъ, характеризуются также и мѣсторожденія угля Кизыль-Тава и Кара-Джара въ той же мѣстности.

Нѣсколько южнѣе, приблизительно въ 170 верстахъ отъ Павлодара, на лѣвомъ берегу Иртыша, въ 17—28 верстахъ отъ послѣдняго, существуетъ еще нѣсколько мѣсторожденій каменнаго

угля: Ойнакъ-Соръ, Тынъ-Кудукъ, Кумъ-Кулъ и проч. Здѣсь залежи угля имѣютъ мощность отъ 11 вершк. до $5\,^{14}/_{16}$ арш.; но она очень измѣнчива; видъ пластовъ искривленный по простиранію и паденію. Говорятъ, будто они даютъ уголь лучшаго качества, нежели уголь Эскибаса; содержаніе въ нихъ золы 6,21 и 14 $^0/_0$ (въ одномъ случаѣ однако оказалось 28,8 $^0/_0$).

Эти мѣсторожденія каменнаго угля принадлежатъ кабинету Его Величества. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ они были сданы компаніи, составившейся изъ сибирскихъ купцовъ и принявшей названіе „Прииртышское общество“. Однако у нея не хватило капиталовъ для правильной эксплуатаціи этихъ мѣсторожденій; поэтому въ 1900 году она утратила свои права. Простираніе здѣшнихъ углей не велико, но то обстоятельство, что они мало удалены отъ Иртыша, увеличиваетъ ихъ промышленное значеніе. Не слѣдуетъ однако забывать, что въ этой мѣстности навигація по Иртышу довольно затруднительна.

Недавно еще открыты новыя мѣсторожденія каменнаго угля; къ сожалѣнію, они пока не развѣданы; они лежатъ въ Кокчетавскомъ округѣ, при рѣкѣ Барлукъ, небольшомъ притокѣ Нигима, приблизительно на 173 версты южнѣе Петропавловска, близъ Майртана; здѣсь имѣются выходы пластовъ мощностью отъ $^1/_2$ до 1 арш. съ 80 и 85 градусными паденіями; говорятъ, что они даютъ коксъ съ 8,64 $^0/_0$ золы. Слѣдуетъ предположить, что, кромѣ извѣстныхъ пластовъ, существуютъ еще другіе, которые при основательной развѣдкѣ могутъ быть найдены.

Близость этихъ мѣсторожденій къ Сибирской желѣзной дорогѣ, сдѣлаетъ ихъ эксплуатацію выгодною.

Существуетъ еще множество каменныхъ углей, которые вообще мало изслѣдованы.

Изъ предшествующаго очерка видно, что Киргизскія степи богаты и топливомъ, и рудою; только отсутствіе мѣстныхъ путей сообщенія служитъ помѣхою развитію горнаго промысла въ этой обширной странѣ.

Кузнецкій бассейнъ. Это обширная угленосная площадь юрской формаціи, прорѣзанная бассейномъ рѣки Томи, заключаетъ въ себѣ приблизительно 40,000 кв. верстъ. Въ настоящее время здѣсь дѣйствуетъ Кольчугинская каменноугольная копь (47 верстъ сѣвернѣе Гурьевска), Анжерскія, Судженскія и Лебедянскія копи; эти три послѣднія копи лежатъ въ сѣверной части бассейна, недалеко отъ Томска, на самой линіи Сибирской желѣзной дороги.

Кольчугино. Мѣсторожденія углей этой мѣстности эксплуатировались для Гурьевскаго чугуноплавильнаго и желѣзодѣлательнаго завода.

Изъ восьми пластовъ угля разрабатываются лишь два; одинъ въ $^1/_2$ арш., другой приблизительно въ $5\,^{10}/_{16}$ арш. мощности. Работы въ настоящее время производятся на глубинѣ 56 аршинъ; паденіе пластовъ очень пологое, — отъ 4 до 6 ^{0}. Добываемый здѣсь уголь полужирный, даетъ очень мало золы; развиваетъ при горѣніи до 8000 единицъ теплоты. Одинъ изъ пластовъ даетъ приблизительно 61 $^0/_0$ металлургическаго кокса. Эти копи разрабатывались самимъ кабинетомъ Его Величества; въ 1897 году онъ уступилъ ихъ въ видѣ отвода Восточно-Сибирскому обществу вмѣстѣ съ Гурьевскимъ желѣзодѣлательнымъ заводомъ и разными мѣсторожденіями желѣзной руды, питавшими его.

Мы уже говорили, что вслѣдствіе банкротства Восточно-Сибирскаго общества всѣ отводы опять перешли въ вѣдѣніе кабинета Его Величества. Кольчугинскія копи обладаютъ нѣсколькими коксовальными печами самаго первобытнаго типа, здѣсь изготовляютъ ежегодно нѣсколько тысячъ пудовъ кокса; въ 1897 году копи цѣнили его на мѣстѣ приблизительно въ 16 коп. за 1 пудъ.

Алтай обладаетъ еще другими мѣсторожденіями каменнаго угля.

Бачатское, въ 27 верстахъ разстоянія отъ Гурьевска; эти копи разрабатывались до 1896 года и давали ежегодно отъ 500,000 до 600,000 пудовъ коксующагося угля, разрабатывали пласты очень измѣнчивые въ отношеніи мощности и въ отношеніи паденія.

Калтанъ, въ южной части кузнецкаго бассейна, приблизительно 20—30 верстъ сѣвернѣе телбесскаго мѣсторожденія магнитнаго желѣзняка. Здѣсь открытъ цѣлый рядъ пластовъ, которые, повидимому, заключаютъ очень значительный запасъ угля; эти пласты не только не разрабатывались, но и не изслѣдованы еще основательно; извѣстно только, что многіе пласты каменнаго угля очень мощны.

Я уже говорилъ о превосходномъ качествѣ калтанскаго угля и о промышленномъ значеніи этихъ копей, лежащихъ близъ богатыхъ залежей желѣзной руды.

Районъ города Кузнецка (на 20—30 верстъ къ сѣверу и столько же къ юго-западу) обладаетъ еще богатыми мѣсторожденіями каменнаго угля. Извѣстны лишь выходы этихъ пластовъ,

очень мощныхъ, способныхъ къ выгодной эксплуатаціи, если бы провозъ угля былъ обезпеченъ; а для достиженія послѣдняго условія слѣдовало бы построить желѣзную дорогу, которая проходила бы черезъ эту мѣстность и соединяла бы ее съ Сибирскою желѣзною дорогою.

Нѣсколько лѣтъ тому назадъ была открыта свита угольныхъ пластовъ Суджепскихъ, Анжерскихъ и Лебедянскихъ, на сѣверной оконечности кузнецкаго бассейна, въ Томскомъ уѣздѣ, на разстояніи приблизительно 120 верстъ на юго-востокъ отъ Томска; эти угли изслѣдовались геологическою экспедиціею въ 1896 и 1897 годахъ по порученію Сибирской желѣзной дороги.

Она представляетъ полосу въ пять верстъ ширины, общее простираніе которой съ сѣверо-запада на юго-востокъ изслѣдовано на протяженіи 10 верстъ вдоль отъ Сибирской желѣзной дороги по сѣверную сторону ея; къ югу она примыкаетъ къ кузнецкому бассейну.

Здѣшнія залежи угля относятся къ эпохѣ каменноугольной формаціи; главнымъ образомъ онѣ состоятъ изъ плотной глины, мѣстами сланцеватой; а въ нижнихъ ярусахъ лежитъ рыхлый песчаникъ.

Извѣстны пока 19 пластовъ угля, мощностью отъ $1^{1}/_{16}$ арш. до 14 арш. каждый; а всѣ пласты, вмѣстѣ взятые, представляютъ мощность въ 45 аршинъ; многіе пласты имѣютъ въ толщину отъ $2^{13}/_{16}$ до $4^{4}/_{16}$ арш.

Исчислено, что на сѣверъ отъ Сибирской желѣзной дороги эти мѣсторожденія заключаютъ въ себѣ 1.000,000 тоннъ угля; пласты угля изслѣдованы на глубину до 140 арш. Изъ копей, заложенныхъ на упомянутыхъ пластахъ, добываютъ почти однородный уголь, развивающій при горѣніи 7,972 — 7,980 единицъ теплоты; здѣсь встрѣчаемъ и коксующійся антрацитъ.

При открытіи этихъ копей министерство земледѣлія и государственныхъ имуществъ сначала рѣшило было сдѣлать ихъ недоступными для частной предпріимчивости, имѣя въ виду предоставить таковую исключительно управленію Сибирской желѣзной дороги.

Но вскорѣ это вѣдомство отказалось отъ намѣренія монополизировать весь обширный каменноугольный бассейнъ; онъ былъ раздѣленъ на семь участковъ, изъ которыхъ одинъ участокъ передали управленію Сибирской дороги, остальные же уступлены разнымъ предпринимателямъ.

Въ 1900 году разрабатывалась концессія желѣзной дороги (Анжерскія копи) и концессія г. Михельсона (Судженскія копи); кромѣ того, Лебедянская компанія производила основательныя развѣдки въ своемъ участкѣ. Изъ остальныхъ участковъ сданы одинъ г. Вахтеру (русскому капиталисту, который состоялъ уже концессіонеромъ Ирбитской дачи), другой — южно-уральскому металлургическому обществу (бельгійское общество).

Послѣдніе два участка въ 1900 году еще никому не были сданы.

Анжерскія копи. Близъ станціи Анжерской управленіе Сибирской желѣзной дороги добываетъ уголь изъ трехъ пластовъ, общее простираніе которыхъ съ сѣвера на югъ; угли переслаиваются со сланцеватою глиною и песчаниками, очень мягкими, пропитанными водой. Пласты угля по простиранію измѣняются въ толщинѣ отъ $1^1/_2$ до 21 арш.; ихъ паденіе на протяженіи одной версты измѣняется отъ 8^0 до 70^0. Вслѣдствіе изобилія воды и неравномѣрности паденія эксплуатація этихъ углей довольно затруднительна. Она производится вопреки всѣмъ правиламъ горнаго искусства посредствомъ множества шахтъ, глубиною до 56 — 62 аршинъ. Развѣдочное буреніе производится одновременно съ добываніемъ угля. Послѣднее только-что началось; ежемѣсячно добываютъ лишь 150,000 пудовъ угля; съ 1901 года эта цифра достигнетъ 200,000 пудовъ. Подъемныя машины первобытны; только при одной шахтѣ имѣется паровая подъемная машина; на остальныхъ шахтахъ уголь доставляется на поверхность конными воротами. По случаю малой прочности окружающихъ породъ крѣпленіе полное срубовое; но такъ какъ копь расположена среди густого лѣса, то стоимость крѣпи невысока. Арендаторы копей принуждены вырубить лѣсъ для образованія углевозныхъ дорогъ и для охраненія рудничныхъ зданій отъ пожара, этого бича сибирскихъ лѣсовъ.

Большинство работъ здѣсь производится рабочими артелями; работаютъ на три смѣны по восьми часовъ въ смѣну. Поденная плата колеблется между 70 и 90 коп.

Анжерскій уголь стоитъ на станціи того же имени 5 коп. пудъ. Уголь хорошаго качества, однородный и равномѣрный и очень спекающійся. Вотъ результаты нѣкоторыхъ анализовъ:

кокса	83,1	85,83,
летучихъ веществъ	14,17	16,80,
влаги	0,77	2,27,

сѣры	0,61	1,62,
золы	3,52	7,37,

Въ печахъ стараго устройства получается только 50% свѣтлаго и твердаго кокса. Намѣреваются устроить печи Коппе.

Копи г. Михельсона въ Судженкѣ. Хотя копи эти стали разрабатывать лишь съ 1897 года, однако здѣсь добыто наибольшее количество угля, именно приблизительно 3.000,000 пудовъ въ 1900 году, а въ 1901 году разсчитываютъ добыть отъ 6.000,000 до 7.000,000 пудовъ; добываніе угля изъ этихъ копей дойдетъ до 10.00,0000 пудовъ ежегодно, когда будутъ окончены развѣдки, которыя производятся тамъ въ настоящее время.

На глубинѣ приблизительно 84 аршинъ разрабатываютъ семь пластовъ угля, мощностью отъ $^1/_2$ до $4^1/_2$ аршинъ и болѣе (но болѣе толстые пласты даютъ уголь низшаго качества).

Эти пласты составляютъ сѣверное продолженіе пластовъ анжерскихъ копей, но они имѣютъ правильное простираніе съ сѣвера на югъ и правильное паденіе на западъ. Пустыя породы, также какъ и въ анжерскихъ копяхъ,—глина и рыхлый песчаникъ. Почвенныя воды очень обильны и приходится дѣятельно откачивать воду. Деревянное крѣпленіе должно быть очень прочно, во первыхъ, потому что окружающія породы разрыхлены, а во вторыхъ, потому что лѣсъ, растущій на болотѣ, плохого качества.

Работа производится въ настоящее время посредствомъ трехъ шахтъ, снабженныхъ паровыми воротами. Здѣсь, какъ и въ Анжерскихъ и Эскибасскихъ копяхъ, углекопы спускаются въ работы по деревяннымъ лѣстницамъ. Развѣдочное буреніе производится одновременно съ добываніемъ угля. Углекопы работаютъ артелями поурочно и зарабатываютъ почти такую же плату, какъ и Анжерскіе; эти рабочіе довольно посредственны и почти всѣ русскіе; алкоголизмъ очень опустошаетъ ряды ихъ. Какъ на золотыхъ пріискахъ, такъ и здѣсь рабочіе мало интересуются своимъ дѣломъ; они склонны кочевать съ мѣста на мѣсто и часто покидаютъ копи внезапно, безъ всякой видимой причины. Подмастеровъ, механиковъ и мастеровъ трудно набрать на мѣстѣ. Такихъ рабочихъ спеціалистовъ приходится выписывать съ Урала, изъ Европейской Россіи или съ Алтая, и предприниматели сильно въ нихъ нуждаются.

Составъ Судженскаго угля почти такой же, какъ и Анжерскаго; онъ очень спекающійся и обыкновенно дастъ длинное пламя. Из-

готовленный изъ него коксъ рыхлѣе Анжерскаго; въ печахъ стараго устройства получается приблизительно только 40% кокса. Желательно было бы устройство болѣе совершенныхъ печей. Администрація копей намѣревается устроить таковыя, такъ какъ она имѣетъ въ виду отправку кокса на Уралъ, какъ только понизятся тарифы Сибирской желѣзной дороги (въ настоящее время взимается приблизительно 12 коп. съ пуда).

Стоимость пуда угля съ доставкой къ вагонамъ не должна превышать 5 коп. Уголь запродается по контракту желѣзной дорогѣ, которая платитъ за него съ каждымъ годомъ все менѣе и менѣе, именно $8^1/_2$, 8 и $7^1/_2$ коп. за пудъ, причемъ допускается максимумъ 10% золы (сѣра считается за двойное количество золы). Пыли и мелочи, которыхъ очень много, желѣзная дорога не принимаетъ и пока они остаются безъ всякаго употребленія. Изъ нихъ слѣдовало бы изготовлять брикеты.

Копь находится приблизительно за 10 верстъ отъ станціи Судженка Сибирской желѣзной дороги. Чтобы опезпечить себѣ провозъ угля, столь затруднительный среди непроходимаго лѣса, г. Михельсонъ построилъ небольшую желѣзнодорожную вѣтку, соединяющую копи со станціей; эта вѣтка стоила всего 120,000 рублей; ея подвижной составъ принадлежитъ Сибирской желѣзной дорогѣ.

Участокъ, уступленный г. Михельсону, находится въ лучшихъ гигіеническихъ условіяхъ, нежели Анжерскій участокъ; онъ расположенъ у опушки лѣса на небольшихъ возвышенностяхъ съ здоровымъ воздухомъ; здѣсь почва покрыта лугами или же засѣяна рожью и овсомъ. Жизнь рабочихъ здѣсь лучше; всего здѣсь работаетъ около 600 человѣкъ. Администрація этихъ копей устроила для рабочихъ больницу, школу и казармы; всѣ эти учрежденія очень хорошо поставлены и хорошо содержатся.

Въ этихъ копяхъ находится въ изобиліи отличная кирпичная и огнеупорная глина, которой и пользуется администрація. Руководитель дѣла — инженеръ-нѣмецъ; повидимому предпріятіе ведется прекрасно; при посѣщеніи лѣсного двора и копей мы замѣчали повсюду дѣятельную и хорошо направленную работу.

Компанія Лебедянскихъ каменноугольныхъ копей. Она взяла въ аренду одинъ участокъ, отстоящій приблизительно за 15 верстъ отъ станціи Судженка. Здѣсь еще происходятъ предварительныя развѣдки.

Концессія Вахтера. Этотъ участокъ расположенъ на

крайнемъ сѣверѣ описываемой нами группы каменноугольныхъ копей. Инженеры въ настоящее время выполняютъ здѣсь подготовительныя работы и вмѣстѣ съ тѣмъ развѣдываютъ бурые желѣзняки, гнѣзда которыхъ даютъ руду съ 50% желѣза.

Южно-уральское горно-промышленное товарищество — взяло также отводъ на югъ отъ Анжерскихъ копей; оно въ настоящее время занято развѣдками. Товарищество имѣетъ цѣлью обращать уголь въ коксъ и отправлять послѣдній на Уралъ.

Каменноугольный поясъ окрестностей Томска, какъ мы видѣли, находится въ условіяхъ чрезвычайно благопріятныхъ. Заключающійся въ немъ запасъ угля можетъ обезпечить интенсивную добычу его въ теченіе долгихъ лѣтъ. Этотъ уголь хорошаго качества и даетъ металлургическій коксъ. Добываніе его обходится недорого (приблизительно 5 коп. съ пуда). Кромѣ того, онъ лежитъ при Сибирской желѣзной дорогѣ. Вслѣдствіе этого выгоднаго положенія описанныя каменноугольныя копи и стали такъ быстро развиваться. Эксплуатація ихъ имѣетъ главной цѣлью обезпечить топливомъ желѣзную дорогу. Такъ какъ уголь, добываемый въ Эскибасѣ, удовлетворитъ потребностямъ желѣзной дороги на линіи между Челябинскомъ и Каинскомъ, то остается лишь доставить уголь для остальной части желѣзной дороги — до Иркутска. На этомъ пространствѣ локомотивы сжигаютъ приблизительно до 15.000,000 пудовъ ежегодно. Копи Судженскія и Черемховскія должны будутъ раздѣлить между собой доставку этого количества угля по линіи Каинскъ-Иркутскъ. Но эта цифра, конечно, повысится при возрастаніи движенія поѣздовъ; очевидно, однако, что производство угля этихъ двухъ копей вскорѣ превзойдетъ то количество угля, какое можетъ поглотить желѣзная дорога. Избыткомъ этого производства можетъ воспользоваться Уралъ въ видѣ металлургическаго кокса подъ условіемъ изготовленія этого кокса болѣе экономическимъ образомъ, утилизируя и побочные продукты производства; или же можно продавать избытокъ этого угля на мѣстѣ. Сразу видно, какъ велико будетъ значеніе разработки этихъ копей для пароходства по системѣ Оби и въ частности для общаго развитія разныхъ заводовъ и мастерскихъ Томской губерніи.

Невдалекѣ отъ судженской свиты угольныхъ пластовъ, въ Маріинскомъ уѣздѣ, вдоль южной окраины желѣзной дороги, извѣстны еще выходы хорошаго угля, до сихъ поръ не обслѣдованные.

Черемховское мѣсторожденіе. При геологическихъ изслѣдованіяхъ по линіи Сибирской желѣзной дороги въ окрестностяхъ деревни Черемхово (въ Иркутской губерніи), приблизительно въ 120 верстахъ разстоянія къ сѣверо-западу отъ Иркутска, былъ опредѣленъ каменноугольный боссейнъ, занимающій площадь приблизительно въ 10 квадратныхъ верстъ. Преобладающая здѣсь порода—плотная сланцеватая глина, на которой располагаются перемежающіеся пласты рыхлаго песчаника и каменнаго угля. Послѣдняго три пласта, толщиною въ $^{8}/_{16}$ — $1^{6}/_{16}$, $3^{4}/_{16}$—$3\,^{13}/_{16}$ и $^{12}/_{16}$—$2^{12}/_{16}$ аршина; уголь въ $2^{3}/_{4}$ аршина мощности заключаетъ въ себѣ глинистыя прослойки. Принявъ 2 аршина за среднюю мощность всѣхъ взятыхъ вмѣстѣ пластовъ, годныхъ для разработки, окажется, что въ этомъ мѣсторожденіи заключается 12.000,000 тоннъ угля.

Уголь этого мѣсторожденія газовый (содержаніе летучихъ веществъ отъ 37,72 до 49,24); составъ его довольно постоянный; количество золы въ среднемъ 3 — $10^{0}/_{0}$, но иногда достигаетъ до 15 — $22^{0}/_{0}$; сѣры въ этомъ углѣ содержится мало (0,20—0,60); количество влаги значительное (приблизительно $5^{0}/_{0}$); теплопроизводительная способность этого угля не велика: отъ 6,276 до 6,930 единицъ теплоты. Коксъ порошкообразный, слабо спекающійся; лабораторный выходъ кокса $57^{0}/_{0}$, а практическій, произведенный на Николаевскомъ заводѣ, 43 — $47^{0}/_{0}$.

Эксплуатацію Черемховскаго угля производятъ гг. Маркевичъ, Комаровскій, Собѣщанскій и Осляковскій.

Первый изъ этихъ концессіонеровъ началъ разработку въ 1899 году и въ теченіе года доставилъ на Сибирскую желѣзную дорогу 3.000,000 пудовъ угля, по 7 коп. за пудъ.

Я не знаю никакихъ подробностей касательно добыванія каменнаго угля въ Черемховѣ; извѣстно только, что администрація копей г. Маркевича испытала много затрудненій вслѣдствіе того, что онѣ расположены на крестьянскихъ земляхъ; это обстоятельство вызвало многіе споры между концессіонерами и крестьянскими обществами.

Остальные концессіонеры начали разработку своихъ участковъ лишь въ 1900 году.

Черемховскій уголь найдетъ себѣ сбытъ не только на Сибирскую желѣзную дорогу, но, кромѣ того, и на пароходы, плавающіе по рѣкѣ Ангарѣ, а также на паромы и пароходы Байкальскаго озера; имъ же будутъ пользоваться промыслы Иркутской губерніи;

въ настоящее время они мало развиты, но желѣзная дорога усилитъ и оживитъ ихъ. Однако его придется продавать по цѣнѣ низшей, чѣмъ 7 коп. за пудъ, для того, чтобы онъ былъ въ той же цѣнѣ, какъ и дрова; а дровъ здѣсь много, и они стоятъ дешево, такъ какъ почти во всей этой губерніи почва покрыта лѣсомъ. Такъ какъ Черемхово лежитъ недалеко отъ Ангары, выше желѣзныхъ мѣсторожденій Николаевска, то черемховскимъ углемъ будутъ пользоваться и здѣсь, разъ Николаевскій заводъ, на устройство котораго такъ много потрачено денегъ, опять будетъ пущенъ въ ходъ. Есть въ средней Сибири и другія мѣсторожденія каменнаго угля, но они еще не изслѣдованы.

На правомъ берегу Абакана, при подножіи горы Изышъ, извѣстны около 20 выходовъ сухого каменнаго угля, мощностью не болѣе, какъ въ полъ-аршина.

Эти пласты составляютъ часть каменноугольнаго бассейна, который, вѣроятно, занимаетъ значительное пространство на сѣверъ и на югъ отъ рѣки Абакана; произведенныя поверхностныя развѣдки прослѣдили эту формацію на 20 верстъ къ сѣверу отъ рѣки; детальныхъ изысканій произведено не было. Однако, предполагаемое богатство этихъ залежей побудило многихъ частныхъ лицъ подать заявленія о разрѣшеніи производства на нихъ развѣдокъ. Если залежи эти оправдаютъ возлагаемыя на нихъ надежды, то разработка ихъ будетъ имѣть важное значеніе, такъ какъ онѣ лежатъ при судоходной рѣкѣ, не болѣе какъ на 40 верстъ разстоянія отъ Минусинска и въ нѣсколькихъ верстахъ отъ великолѣпнаго енисейскаго рѣчного пути; весь бассейнъ Енисея изобилуетъ разными рудными залежами, при эксплуатаціи которыхъ Абаканскій уголь станетъ необходимъ.

По среднему теченію Ангары въ разныхъ пунктахъ замѣчаются выходы каменнаго угля; нѣкоторые изъ этихъ выходовъ довольно значительны; полагаютъ, что всѣ эти угольные выходы принадлежатъ къ одному бассейну, заключенному по теченію рѣки Ангары между рѣками Котой и Пинчугой и, можетъ быть, прилегающему къ каменноугольному бассейну Нижней Тунгузки. При нынѣшнихъ условіяхъ эксплуатировать эти угли нельзя, вслѣдствіе ихъ невыгоднаго мѣстоположенія; то же самое слѣдуетъ сказать и о угляхъ по рѣчной системѣ Лены.

Въ разныхъ пунктахъ Иркутской губерніи извѣстны и другія мѣсторожденія каменнаго угля, но они не заслуживаютъ особеннаго вниманія. Въ Забайкальской области извѣстны лишь мѣсторожде-

нія бураго угля; при Амурѣ извѣстно одно мѣсторожденіе, притомъ незначительное. Уссури, наротивъ, обладаетъ многими мѣсторожденіями каменнаго угля, но они мало изслѣдованы. Вотъ уже нѣсколько лѣтъ, какъ нѣкоторыя изъ нихъ разрабатываются въ малыхъ размѣрахъ.

На островѣ Сахалинѣ есть также каменный уголь. Администрація исправительной тюрьмы ведетъ его разработку; такъ, въ 1897 году ею добыто около 1.000,000 пудовъ угля и изготовлено небольшое количество кокса. Два частныхъ предпріятія также разрабатываютъ здѣсь каменноугольныя копи: общество „Сахалинъ“ и Маковскій и К°. И то и другое вмѣстѣ добыли здѣсь въ 1897 году приблизительно 1.600,000 пудовъ угля. На всѣхъ трехъ названныхъ разработкахъ было занято работами 1.000 человѣкъ; большинство изъ нихъ каторжные или ссыльные. Добываемый здѣсь уголь хорошаго качества; онъ гораздо лучше японскаго угля; имъ пользуются суда, которыя посѣщаютъ берега этого острова, и сибирскіе порты при Тихомъ Океанѣ [1]. Въ настоящее время производится оборудованіе Сучанской казенной угольной копи, откуда уголь будетъ по желѣзной дорогѣ доставляться во Владивостокъ.

Лигнитъ. — Торфъ. — Нефть.

Лигнитъ. Въ Сибири много мѣсторожденій лигнита и притомъ хорошаго качества. Такъ какъ дрова здѣсь дешевы, то лигнитъ не въ состояніи конкурировать съ ними, а потому нигдѣ и не разрабатываютъ его въ Сибири, развѣ только въ Зайсанскомъ округѣ, и то лишь для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ. Къ тому же недавно открыты богатыя каменноугольныя мѣсторожденія, которыя начинаютъ уже разрабатывать. Запасъ каменнаго угля въ нихъ таковъ, что его вполнѣ достаточно на современныя потребности, и это послѣднее обстоятельство отсрочиваетъ надолго тотъ моментъ, когда придется приняться за разработку лигнита. Въ разныхъ пунктахъ Киргизскихъ степей также извѣстны залежи лигнита; но онѣ особенно значительны въ средней Сибири, тамъ, гдѣ проходитъ желѣзная дорога отъ Томска до Иркутска. Есть толстыя

[1] Добыча каменнаго угля на о-вѣ Сахалинѣ растетъ. Запасы его на островѣ значительны. Говорятъ, что уголь отсюда можно было бы вывозить въ значительномъ количествѣ въ китайскіе порты, если бы только облегчить для судовъ подходъ къ берегу устройствомъ безопасной гавани и приспособленій для нагрузки.

залежи лигнита въ Маріинскомъ округѣ при рѣкѣ Яя (притокъ Чулыма) и на ея притокѣ Золотомъ Кататѣ.

Эти залежи лигнита составлютъ значительный бассейнъ, по которому проходитъ желѣзная дорога между Маріинскомъ и Ачинскомъ; это — бассейнъ средняго теченія Чулыма, площадь котораго составляетъ болѣе 7.000 кв. верстъ; онъ очень богатъ лигнитомъ. Она образуетъ длинную полосу съ отложеніями лигнитовыхъ пластовъ разной мощности. Нѣсколько изслѣдованныхъ мѣстъ бассейна имѣютъ отъ 2—3 верстъ въ длину и немного менѣе одной версты въ ширину; мощность пластовъ въ среднемъ отъ $2^{3}/_{4}$ до $8^{1}{}_{16}$ аршина; крайнія мощности лигнитовъ отъ $1^{6}/_{16}$ до 20 арш.

Содержаніе золы въ нихъ отъ 1,56 до 2,28% золы; влаги отъ 11,68 до 16,50%, удѣльный вѣсъ колеблется между 1,39 и 1,40; выходъ порошкообразнаго кокса 43,90 и 47,83%. Въ верхнемъ теченіи своемъ (въ Ачинскомъ округѣ) Чулымъ прорѣзываетъ другой бассейнъ лигнита, который еще мало извѣстенъ; полагаютъ, что онъ занимаетъ пространство по крайней мѣрѣ въ 1.000 кв. верстъ. Изслѣдованные пласты, мощностью отъ $^{1}/_{2}$ арш. до 1 арш., даютъ лигнитъ того же качества, какъ и въ упомянутомъ выше бассейнѣ; однако случается, что содержаніе золы въ немъ гораздо значительнѣе.

Красноярскій округъ заключаетъ въ себѣ нѣсколько бассейновъ лигнита, расположенныхъ недалеко отъ Енисея, въ районѣ, по которому проходитъ желѣзная дорога; нѣкоторые изъ этихъ бассейновъ довольно значительны. То же самое слѣдуетъ сказать и о Канскомъ округѣ, на участкѣ линіи желѣзной дороги между Канскомъ и рѣкой Бирюсой. Далѣе на востокъ въ Нижне-Удинскомъ округѣ, также вдоль Оки (лѣваго притока Ангары), вдоль Ангары, вдоль желѣзной дороги, въ Иркутскомъ округѣ, извѣстны очень многія мѣсторожденія лигнита; мѣсторожденія на правомъ и на лѣвомъ берегу Ангары даютъ уголь приближающійся къ богхеду, но заключающій въ себѣ значительное количество золы; нѣкоторые сорта лигнита даютъ спекающійся коксъ. На восточномъ берегу Байкальскаго озера, а также и при рѣкѣ Уссури извѣстны залежи лигнита, болѣе или менѣе цѣнныя въ промышленномъ отношеніи. Когда сибирскіе промыслы разовьются, вѣроятно, потребуется и это богатое топливо, которымъ и воспользуются тогда съ выгодой, обративъ его въ брикеты.

Торфъ. Торфяныхъ залежей въ Западной Сибири много, въ округахъ Петропавловскомъ, Кокчетавскомъ (въ Киргизскихъ сте-

пяхъ) и въ особенности въ Ишимскомъ и въ Курганскомъ. Въ 1896 — 1900 г. по линіи желѣзной дороги между Челябинскомъ и Каинскомъ опредѣлено 4,000 десятинъ торфяниковъ, содержащихъ приблизительно 7.100,000 кубическихъ саженъ торфа.

Эти торфяники имѣютъ здѣсь важное значеніе уже въ силу того, что они находятся въ земледѣльческой странѣ, лишенной минеральнаго топлива; а лѣса, разбросанные по ней, занимаютъ сравнительно небольшое пространство и должны быть сохраняемы, иначе здѣшній климатъ измѣнится во вредъ этой странѣ.

Министерство земледѣлія и государственныхъ имуществъ поняло значеніе этихъ торфяниковъ; оно разрабатываетъ уже теперь нѣкоторые изъ нихъ; при этомъ имѣется въ виду ознакомить крестьянъ съ цѣнностью этого топлива и научить ихъ добывать его.

Въ Европейской Россіи также начинаютъ уже пользоваться торфомъ. Недавно возникло нѣсколько значительныхъ фабрикъ, гдѣ будутъ изготовлять изъ торфа брикеты или коксъ. Можетъ быть, черезъ нѣсколько лѣтъ подобныя же предпріятія организуются и въ Западной Сибири.

Нефть. При геологическихъ изысканіяхъ, производившихся въ Сибири въ послѣдніе годы, этотъ драгоцѣнный продуктъ до сихъ поръ еще не былъ открытъ. Нѣсколько разъ однако распространялась молва, будто открыты нефтяные источники близъ Байкальскаго озера. Нѣкоторые признаки, повидимому, указываютъ на существованіе нефтеносныхъ площадей въ осадочныхъ породахъ дна Байкальскаго озера. Однако произведенныя по этому поводу изслѣдованія были безуспѣшны какъ въ окрестностяхъ этого озера, такъ и на разныхъ пунктахъ его берега.

Въ мартѣ 1901 года распространился слухъ объ открытіи нефтяныхъ источниковъ въ Минусинскомъ округѣ. Этотъ слухъ однако не могъ быть провѣренъ.

Несомнѣнно существованіе нефти на островѣ Сахалинѣ въ сѣверной части его. Въ 1898 году нѣмецкій инженеръ, г. Клей, нашелъ и въ южной части этого острова нефтяные источники, для эксплуатаціи которыхъ онъ получилъ отъ правительства значительныя концессіи. Начата ли эта разработка или нѣтъ, не знаю.

Другія полезныя ископаемыя.

Соль. Количество соли, добываемое въ Сибири, по своимъ размѣрамъ почти что достаточно для удовлетворенія нуждъ этой

страны [1]. Здѣсь добывается соли ежегодно около 3.500,000 пудовъ; $^5/_6$ этого количества представлено самоосадочною солью, добываемой изъ соляныхъ озеръ Западной Сибири [2].

Киргизскія и Барабинскія степи характеризуются множествомъ озеръ. Въ сѣверной части этихъ степей и въ нѣкоторыхъ горныхъ мѣстностяхъ вода въ озерахъ прѣсная; но по мѣрѣ направленія на югъ озерная вода оказывается все болѣе и болѣе соленой. Озера питаются большею частью лишь атмосферными осадками, очень ничтожными въ этихъ степяхъ.

Такъ какъ озера неглубоки, то лѣтомъ, при сильномъ дѣйствіи на нихъ лучей солнца, они высыхаютъ, и на дно ихъ осаждаются толстыя наслоенія соли, иногда въ видѣ почти чистаго хлористаго натрія или въ видѣ глауберовой соли. Соотвѣтственно болѣе или менѣе богатому содержанію соли въ озерѣ, залежи ея образуются въ немъ ежегодно, или же каждые два или три года.

Исчислено, что въ киргизскихъ степяхъ есть 700 озеръ, воды которыхъ соленоватыя или солепыя. За исключеніемъ трехъ озеръ, которыя правительство отдаетъ въ аренду частнымъ лицамъ, всѣ остальныя озера разрабатываются безконтрольно мѣстнымъ киргизскимъ или казацкимъ населеніемъ.

Эти три самыхъ значительныхъ озера слѣдующія: Коряковское и Карассуское, близъ Павлодара, и Карабашское, недалеко отъ Семипалатинска. Коряковское озеро даетъ соль, которая слыветъ здѣсь за самую лучшую; здѣсь добываютъ ежегодно приблизительно 1.200,000 пудовъ соли; лѣтомъ добываніемъ соли бываетъ занято до 1200 рабочихъ, большею частью киргизовъ. Два другія озера даютъ: одно—100,000 пудовъ, а другое —350,000 пудовъ соли ежегодно.

---

[1] Въ Восточную Сибирь однако ввозятъ нѣкоторое количество соли чрезъ Владивостокъ и черезъ Николаевскъ (при устьѣ Амура); нѣкоторая часть этого ввоза идетъ изъ Гамбурга. Изъ Европейской Россіи ввозятъ мало соли, и то лишь въ пріуральскія губерніи; въ 1899 г. по уральской желѣзной дорогѣ и по сибирской перевезено въ Западную Сибирь 340,000 пудовъ соли изъ солеваренъ Пермской губерніи (изъ Березняковъ и Веретья).

[2] Эти статистическія свѣдѣнія даютъ цыфру добычи соли ниже дѣйствительной, такъ какъ киргизы, казаки и другія степныя племена пользуются многими солеными озерами, и количество соли, добываемое изъ нихъ, не упоминается въ оффиціальныхъ цифрахъ. Исчислено, что изъ однихъ озеръ Киргизскихъ степей добывается ежегодно до 5.000,000 пудовъ соли.

Добываніе соли производится очень просто. Срываютъ со дна озера соляные пласты, промываютъ ихъ кое-какъ и сваливаютъ на берега. Потомъ эту соль нагружаютъ на телѣги, запряженныя лошадьми или верблюдами, и везутъ къ Иртышу, гдѣ перегружаютъ ее на барки и отправляютъ по этой рѣкѣ въ земледѣльческіе уѣзды Тобольской губерніи. Въ Черноярскѣ, лежащей при Иртышѣ, нагружаютъ на суда соль съ Коряковскаго озера.

Соль стоитъ на мѣстѣ приблизительно по 5 коп. за пудъ.

Барабинская степь, образующая западную часть Томской губерніи, имѣетъ также много соленыхъ озеръ. Самыя значительныя изъ тѣхъ, которыя даютъ поваренную соль, слѣдующія: Бурлинское, Корковатое, Печаточное, Большое Ломовое. Всѣ, вмѣстѣ взятыя, они даютъ ежегодно отъ 1.200,000 до 1.300,000 пудовъ соли. Добываніе соли производится здѣсь такимъ же образомъ, какъ и въ озерахъ киргизскихъ степей. Лѣтомъ заняты этой работой отъ 1200 до 1300 рабочихъ. Бурлинское озеро, лежащее приблизительно на 115 верстъ на сѣверо-востокъ отъ Павлодара, и приблизительно 165 верстъ на востокъ отъ Оби, даетъ наибольшее количество соли; послѣдняя отправляется по Иртышу или по Оби, и этого количества соли почти хватаетъ на потребленіе всей Томской губерніи. Здѣсь соль стоитъ на мѣстѣ отъ 5—6 коп. за пудъ.

Добыча соли Енисейской и Иркутской губерній гораздо слабѣе. Въ этихъ мѣстностяхъ ее добываютъ изъ соляныхъ источниковъ.

Енисейская губернія. Добыча соли колеблется здѣсь между 100,000 –200,000 пудовъ ежегодно. Главная соляварня — Абаканская, отстоящая приблизительно на 60 верстъ отъ Минусинска; она даетъ около половины всего количества соли, добываемой въ Енисейской губерніи. Соль добывается въ ней изъ источниковъ, вода которыхъ накопляется въ колодцахъ, вырытыхъ на днѣ высохшаго озера Кизикуль. Плотность воды составляетъ отъ 9 до 12^0 по ареометру Бомэ. Соль продается на мѣстѣ по 40—60 коп. за пудъ, то-есть, почти въ десять разъ дороже киргизской соли. Эта дороговизна вызывается слабымъ производствомъ соли въ этой губерніи и старинным устройствомъ здѣшнихъ соляварень. Требуется $1\,^3/_8$ куб. аршина дровъ, чтобы получить посредствомъ испаренія отъ 5 до 9 пудовъ соли.

Иркутская губернія. — Годовое производство соли въ Иркутской губерніи колеблется между 400,000 и 500,000 пудовъ. За исключеніемъ небольшой соляварни на рѣкѣ Илимѣ, отданной

въ аренду частнымъ лицамъ (гг. Глотову и Ясинскому), всѣ остальные соляные источники здѣсь разрабатываетъ казна. Главная солеварня, такъ называемая „Иркутская", расположена близъ деревни Усолье, за 70 верстъ отъ Иркутска. Здѣсь соль добывается изъ разсола, густота котораго отъ $6\,^1/_2\,^0$ — $7\,^1/_2\,^0$ ареометра Бомэ. Добыча соли производится изъ неглубокихъ колодцевъ и изъ буровой скважины 85 — $85\,^1/_3$ саженъ глубины. На выпарку 7 пудовъ соли идетъ $1\,^6/_{16}$ куб. аршина дровъ. „Иркутская" солеварня производитъ $^8/_{10}$ всего количества соли, добываемаго въ Иркутской губерніи; остальныя $^2/_{10}$ производятъ Усть-Кутская солеварня (въ Киренскомъ округѣ) и вышеупомянутая Илимская солеварня.

Цѣны на соль и здѣсь очень высоки—отъ 40 до 55 коп. за пудъ [1].

Соль главнымъ образомъ доставляется съ озеръ западныхъ степей, производительность которыхъ можетъ быть значительно увеличена противъ теперешней, что дастъ возможность получать соль въ Омскѣ по 7 до 10 коп. за пудъ.

Постройка Сибирской желѣзной дороги открываетъ сбытъ этой соли въ Восточную Сибирь, а прежде она сбывалась лишь въ предѣлы бассейновъ Иртыша и Оби. Средняя Сибирь начинаетъ запасаться киргизскою и алтайскою солью.

---

[1] Въ Забайкальской области разрабатывается лишь одинъ соляной источникъ, именно источникъ Киренскаго озера, близъ монгольской границы (въ Троицкосавскомъ округѣ). Разсолъ извлекается изъ десятка колодцевъ, вырытыхъ на днѣ этого озера. Производство очень слабое — отъ 20,000 до 30,000 пудовъ въ годъ. Цѣна на соль здѣсь очень высокая: отъ 1 руб. до 1 руб. 20 коп. за пудъ на мѣстѣ.

Другія озера (Селенгинское, Борзинское) также содержатъ въ себѣ поваренную соль, но она въ нихъ смѣшана съ значительнымъ количествомъ горькихъ солей, вслѣдствіе чего разработка соли въ нихъ прекращена, а, можетъ быть, и никогда не производилась. Въ Забайкальской области мало встрѣчаемъ благопріятныхъ условій для развитія соляного промысла; къ тому же, вслѣдствіе отсутствія топлива, выпариваніе разсола обходится очень дорого.

Якутская область, напротивъ, обладаетъ значительными мѣсторожденіями каменной соли; здѣсь въ разныхъ мѣстахъ встрѣчаются и соляные источники. По причинѣ малой населенности и недостатка путей сообщенія, соль добывается лишь въ незначительномъ количествѣ, соразмѣрномъ мѣстному спросу и потребностямъ. Концентрація разсола до $20—25\,^0$ ареометра Бомэ производится посредствомъ вымораживанія.

Подъ вліяніемъ конкурренціи чрезвычайно высокія цѣны на соль въ губерніяхъ Енисейской и Иркутской и въ другихъ мѣстахъ Восточной Сибири начинаютъ понижаться. Лучшія солеварни этихъ губерній для борьбы съ привозною солью должны преобразовать свои приборы и процессы производства. Именно слѣдуетъ измѣнить чрены, въ которыхъ выпаривается разсолъ; мы видѣли, что здѣсь требуется кубическій метръ дровъ для выварки 3 1/2—9 пудовъ соли, а на Уралѣ получается 30 пудовъ соли при затратѣ того же количества топлива; правда и то, что уральскій разсолъ содержитъ въ себѣ немного болѣе соли, чѣмъ сибирскій.

Высокія цѣны на соль въ губерніяхъ средней и Восточной Сибири въ теченіе долгаго времени будутъ привлекать сюда соль изъ Западной Сибири: поэтому едва ли будутъ вывозить эту соль въ Европейскую Россію.

Добываемая въ Сибири соль въ промышленномъ отношеніи употребляется главнымъ образомъ на соленіе рыбы.

Съ развитіемъ вывоза мяса, кожъ и проч. соль пойдетъ также для солепія этихъ продуктовъ. Масло, вывозимое изъ Сибири, солится очищенной солью, привозимой изъ Европейской Россіи. Съ устройствомъ заводовъ для очистки киргизской или алтайской соли, долженъ прекратиться ввозъ въ Сибирь очищенной соли изъ Европейской Россіи.

Глауберова соль. Множество соляныхъ озеръ Киргизскихъ и Барабинскихъ степей, также многіе соляные источники Западной Сибири содержатъ въ растворѣ горькія соли, а въ томъ числѣ и глауберову соль. Вслѣдствіе слабаго развитія въ Сибири химической промышленности производство тенардита здѣсь совершенно ничтожное (250,000—300,000 пудовъ).

Въ Барабинскихъ степяхъ извлекаютъ глауберову соль только изъ Большого Мормышанскаго озера, лежащаго на равномъ разстояніи отъ Семипалатинска и Барнаула; оно даетъ приблизительно отъ 100,000 до 150,000 пудовъ сѣрнокислаго натра, которымъ пользуются нѣкоторые стекляные заводы и содовый заводъ въ Барнаулѣ[1]; употребляютъ его также на алтайскихъ сереброплавильныхъ заводахъ, какъ флюсъ.

[1] Этотъ небольшой заводъ недавно купленъ обществомъ Любимовъ, Сольвэ и К°, однимъ изъ крупныхъ производителей соды въ Европейской Россіи. Заводъ этотъ производитъ соды приблизительно 20,000 пудовъ въ годъ, въ этомъ числѣ 15,000 пудовъ ѣдкаго натра; нужный ему каменный уголь онъ получаетъ изъ Кольчугинскихъ ко-

Степи обладаютъ громадными количествами сѣрнокислаго натра, такъ что количество послѣдняго еще долгое время будетъ значительно превышать спросъ его для удовлетворенія промышленныхъ нуждъ Сибири.

Въ южной части округа Ачинскъ-Минусинскъ озера Алтайское и Бійское даютъ разсолъ, содержащій сѣрнокислый натръ. Эту соль извлекаютъ зимою замораживаніемъ, причемъ тогда соль получается кристаллическая; эти озера даютъ только 30,000 пудовъ сѣрнокислаго натра ежегодно. Послѣдній идетъ на мѣстные стекляные заводы.

Многія другія озера этого округа могли бы давать громадныя количества сѣрнокислаго натра, если бы послѣдній нашелъ себѣ примѣненіе.

Въ Верхоленскомъ округѣ (Иркутской губ.) изъ соляного источника въ Табагажуи извлекается ежегодно отъ 40,000 до 50,000 пудовъ сѣрнокислаго натра, который также употребляется на стекляныхъ заводахъ.

Въ Забайкальской области съ Киранскаго озера, кромѣ незначительнаго количества самосадочной соли, добывается ежегодно отъ 10,000 до 15,000 пудовъ сѣрнокислаго натра, который идетъ на одинъ небольшой содовый заводъ. Доронинскія озера (Баргузинскій округъ) обладаютъ незначительными залежами поваренной соли, смѣшанной съ большимъ количествомъ сѣрнокислаго натра. Послѣдній употребляется на мѣстныхъ стекляныхъ заводахъ. Добыча его измѣнчива и не превышаетъ 50,000 пудовъ въ годъ. Остальныя озера, содержащія тенардитъ, не разрабатываются за отсутствіемъ спроса.

Графитъ. Въ Сибири извѣстно нѣсколько мѣсторожденій этого полезнаго ископаемаго, но всѣ они лежатъ на значительномъ разстояніи отъ путей сообщенія, что и служитъ помѣхою къ ихъ разработкѣ.

Самое знаменитое изъ этихъ мѣсторожденій — Маріинское на Боготольской горѣ (Туркинскій кряжъ), предгорья Саянскаго хребта (приблизительно на 205 верстъ къ западу отъ Иркутска). Въ

пей, а известняки доставляются изъ каменоломенъ Переборной. Можетъ быть, общество, купившее этотъ заводъ, увеличитъ его производство, имѣя въ виду возрастающее потребленіе соды въ странѣ; а можетъ быть, оно купило этотъ заводъ, чтобы пользоваться монополіею по торговлѣ содою въ Сибири, какою оно до сихъ поръ пользовалось въ Европейской Россіи.

этомъ мѣсторожденіи, открытомъ въ 1840 году купцомъ Алибе-ромъ, залежи находятся на глубинѣ около 42 аршинъ; достоин-ство графита маріинскаго мѣсторожденія извѣстно всѣмъ.

Нѣсколько разъ пробовали эксплуатировать это мѣсторожденіе, но разные его владѣльцы не въ состояніи были продолжать разра-ботку по недостатку капиталовъ [1].

Изслѣдованіе этого мѣсторожденія было очень неполное; един-ственныя сооруженія — шахта для добычи графита и нѣсколько де-ревянныхъ небольшихъ зданій, служащихъ убѣжищемъ отъ непо-годы. Разработка этихъ залежей очень затруднительна и даже въ настоящее время, когда Сибирская желѣзная дорога соединяетъ Иркутскъ съ Европой, она не стала, кажется, легче. Залежи на-ходятся среди горъ, въ пустынной мѣстности, по крайней мѣрѣ верстъ за 230 отъ желѣзной дороги или Иркутска; отъ алиберовскихъ пріисковъ къ Иркутску приходится идти по тропинкамъ и часто даже по руслу потоковъ; поэтому если тѣ, кто будетъ разрабаты-вать эти пріиски, не обезпечатъ себѣ удобнаго провоза графита до желѣзной дороги и не устроятъ механическихъ приспособленій для его извлеченія, то, повидимому, имъ невозможно будетъ конкуррі-ровать на европейскихъ рынкахъ съ англійскимъ, нѣмецкимъ и цейлонскимъ графитомъ. При механическомъ извлеченіи графита придется меньше тратить на плату и содержаніе рабочихъ, а по-слѣднее къ тому же здѣсь обходится очень дорого.

Въ Енисейской губерніи извѣстны обширныя мѣсторожденія графита среди осадочныхъ горныхъ породъ. Они были открыты около 1800 года однимъ изъ піонеровъ горнаго дѣла въ Сибири, именно г. Сидоровымъ, въ Туруханскомъ округѣ, при теченіи Ниж-ней Тунгузки, Курейки и Бахты, правыхъ притоковъ нижняго те-ченія Енисея.

Этотъ графитъ расположенъ жилами и, какъ говорятъ, очень толстыми онѣ отдѣлены другъ отъ друга глинистыми сланцами [2]. Эти мѣсторожденія разрабатывались только въ теченіе коро-ткаго времени, и затѣмъ онѣ были покинуты вслѣдствіе за-труднительнаго провоза. Графитъ зимою доставлялся на оленяхъ,

---

[1] Было доставлено только нѣсколько сотенъ пудовъ въ видѣ об-разцовъ на разныя выставки и на фабрику карандашей Фабера; из-готовили также нѣсколько тигелей изъ этого графита для иркутской лабораторіи.

[2] Этотъ графитъ сланцеватый; онъ добывается въ видѣ пласти-покъ и кусковъ свинцовосѣраго цвѣта; въ 1898 году произведены

причемъ приходилось проѣзжать громадныя тундры и Уральскія горы, прежде чѣмъ добраться до Печоры или до Архангельска.

Въ этой мѣстности трудно было найти рабочихъ; зимою на поверхности земли работы прекращались на семь или восемь мѣсяцевъ. Говорятъ, что теперешніе владѣльцы намѣреваются прислать сюда инженеровъ для развѣдокъ и для точной оцѣнки мѣсторожденія въ цѣляхъ окончательнаго выясненія вопроса о его эксплуатаціи. Удобнѣйшимъ путемъ для вывоза былъ бы сѣверный морской путь чрезъ Енисейскую губу.

Въ Семипалатинскомъ округѣ также будто бы извѣстны залежи графита; но о нихъ мы не имѣемъ никакихъ свѣдѣній.

Въ разныхъ пунктахъ Восточной Сибири также извѣстны залежи этого минерала; мы упомянемъ о недавнемъ открытіи графита на лѣвомъ берегу средняго теченія Амура, приблизительно въ 7—8 верстахъ разстоянія отъ казачьей деревни Сюзная.

Слюда. До сихъ поръ мало обращали вниманія на залежи слюды, которыми обладаетъ Сибирь.

Извѣстны три мѣста, гдѣ найденъ былъ этотъ полезный минералъ.

Качество слюды, содержащейся въ мѣсторожденіяхъ, найденныхъ на Мамѣ (притокѣ Витима) въ Якутской области, говорятъ, превосходно. Но каковы бы ни были эти залежи, ихъ разработка въ пустынной мѣстности, на громадномъ разстояніи отъ желѣзной дороги, еще долгое время будетъ затруднительной.

Другое мѣсторожденіе имѣетъ лучшее мѣстоположеніе; оно находится въ горной мѣстности, близъ южной оконечности Байкальскаго озера, при рѣкахъ Быстрой и Слюдянкѣ, т. е. на Кругобайкальскомъ участкѣ желѣзной дороги [1].

Ляписъ-лазурь. Тутъ же, на небольшой глубинѣ, находятся гнѣзда лазуреваго камня; онъ шелъ отсюда между прочимъ для облицовки колоннъ иконостаса Исакіевскаго собора и для разныхъ декоративныхъ украшеній въ Эрмитажѣ. Камень, добываемый

были его анализы въ лабораторіи Томскаго Горнаго Управленія, которые дали слѣдующіе результаты:

Углерода	85,24 — 88,38 %.
Влаги	0,40 — 0,24 %.

Зола (окись желѣза, глиноземъ, магнезія, известь, кремнеземъ).

[1] Говорятъ, будто близъ Красноярска, на линіи желѣзной дороги между этимъ городомъ и Канскомъ, существуютъ кварцевыя жилы въ перемежку съ толстыми отложеніями слюды; по мѣстоположенію это мѣсторожденіе вполнѣ достойно вниманія.

въ упомянутыхъ залежахъ, очень красивъ, но неодинаковый по качеству, такъ что его приходится сортировать.

Мѣсторожденія принадлежатъ кабинету Его Величества. Доходность ихъ такъ же, какъ и сосѣднихъ съ ними залежей слюды, поднимается вслѣдствіе того, что въ этой мѣстности теперь проходитъ желѣзная дорога.

Азбестъ. По нѣкоторымъ признакамъ можно предположить, что азбестъ, или амміантъ, который до сихъ поръ имѣлся только на Уралѣ, существуетъ и въ Сибири. Въ Енисейской губерніи, по системѣ Усы, притокѣ верхняго теченія Енисея, особенно много азбеста.

Въ Иркутской губерніи также найденъ азбестъ, именно близъ алиберовскихъ мѣсторожденій графита еще найденъ азбестъ въ одномъ пунктѣ Нижне-Удинскаго округа. Въ Алтайскомъ округѣ, именно въ юго-восточной части его, говорятъ, будто найденъ также амміантъ.

Нефритъ. Прекрасные сибирскіе зеленые нефриты не безъ основанія снискали себѣ заслуженную славу. Ихъ находятъ въ Иркутской губерніи (въ аларскомъ краѣ) приблизительно 30—55 верстахъ на югъ отъ Черемхова; они имѣютъ видъ валуновъ, обкатанныхъ водою нѣкоторыхъ рѣчекъ, небольшихъ лѣвыхъ притоковъ Ангары (именно рѣчки Оно, впадающей въ Бѣлую).

Въ 1896—1897 гг. здѣсь производилъ изслѣдованія инженеръ Ячевскій и открылъ коренныя залежи этого драгоцѣннаго камня среди роговообманковыхъ сланцевъ на рѣкахъ: Урикъ, Анатъ и Кера-джема; тамъ нефриты лежатъ значительными массами.

Всѣ залежи нефрита составляютъ собственность кабинета Его Величества. Этотъ минералъ шлифуется на Императорской Екатеринбургской гранильной фабрикѣ. Въ Енисейской губерніи въ верхнемъ теченіи самого Енисея, близъ деревни Означено, находятъ сѣрый, бѣлый, а иногда и пестрый мраморъ. Встрѣчаютъ также мраморъ въ Забайкальѣ, на восточномъ берегу Байкальскаго озера и по системамъ рѣчекъ Онона и Аргуни.

Яшма, порфиръ, разнаго сорта кварцъ, часто зеленый, встрѣчается въ Алтайскомъ округѣ недалеко отъ Змѣиногорска на Ревневой горѣ.

Въ тридцативерстномъ разстояніи отъ Змѣиногорскаго селенія расположена Колыванская гранильная фабрика, принадлежащая кабинету Его Величества, занятая шлифовкою и выдѣлкою изъ

всѣхъ этихъ камней издѣлій украшенія Императорскихъ сооруженій въ Европейской Россіи.

Змѣевикъ, аметисты, берилы, топазы, черные турмалины, плавиковый шпатъ и проч. находятся лишь въ Забайкальской области, въ Нерчинскомъ округѣ.

Огнеупорная глина встрѣчается во многихъ мѣстахъ: въ Киргизскихъ степяхъ, въ округахъ Мариинскомъ, Томскомъ, Красноярскомъ, Канскомъ, Минусинскомъ и въ Иркутской губерніи. Нѣкоторыя изъ этихъ глинъ разрабатываются.

Есть значительныя залежи каолина въ тощихъ огнеупорныхъ глинъ Томской губерніи. Недалеко отъ деревни Бадайской при участкѣ желѣзной дороги Нижнеудинскъ-Иркутскъ, близъ впаденія Бѣлой въ Ангару существуетъ также каолинъ, добывающійся для фаянсовой и фарфоровой фабрики въ Хайтинскѣ, принадлежащей г. Перевалову.

Строительный камень, въ особенности песчаникъ и известнякъ, встрѣчается въ изобиліи почти вездѣ, за исключеніемъ впрочемъ участка желѣзной дороги между Челябинскомъ и Обью.

VIII. Обрабатывающая промышленность.

Все, что мы говорили передъ тѣмъ о сибирскихъ племенахъ, о ихъ средствахъ и образѣ жизни, достаточно выясняетъ намъ, почему обрабатывающая промышленность мало развита въ этой странѣ.

Земледѣльческое населеніе, разсѣянное на громадныхъ пространствахъ, отдаленное на сотни и тысячи верстъ отъ большихъ городовъ, лишенное быстрыхъ и дешевыхъ путей сообщенія, принуждены удовлетворять сами свои нужды лишь въ предѣлахъ своего собственнаго производства.

Основную пищу крестьянина составляетъ хлѣбъ, грубо смолотый на маленькихъ мельницахъ съ жерновами, устроенныхъ на рѣкѣ близъ деревни; молоко, масло, мясо служатъ только дополненіемъ къ этой основной пищѣ. Крестьянинъ все дѣлаетъ самъ: онъ строитъ себѣ домъ, изготовляетъ орудія для работы, телѣги, сани и на все это употребляетъ, чтобы не покупать желѣза, дерево. На одежду идетъ овчина, причемъ одежду онъ часто изготовляетъ самъ же.

Небольшой избытокъ своихъ продуктовъ въ видѣ хлѣба, топленаго масла и сала онъ продаетъ по ничтожной цѣнѣ, и это доставляетъ ему немного денегъ. Изъ этой небольшой суммы онъ платитъ подати, а на оставшіяся деньги покупаетъ то, чего самъ производить не можетъ, а именно: водку, безъ которой жизнь его походила бы на вѣчное мрачное небо, подъ которымъ онъ живетъ. Мануфактурные продукты: суконныя одежды вмѣсто столь тяжелаго и жаркаго для лѣта тулупа; кожаные сапоги и валенки, рукавицы, пояса, шарфы, пестрые платки, женскія украшенія, чугунную домашнюю посуду, махорку и проч. и проч.

Кочевники — киргизы, остяки, самоѣды, буряты, тунгусы имѣютъ еще болѣе ограниченныя потребности. Одни живутъ про-

дуктами своей рыбной ловли, другіе питаются молокомъ своихъ стадъ. Киргизы мѣняютъ свой скотъ и ихъ шкуры на муку и дубленыя кожи; остяки, самоѣды и тунгусы промѣниваютъ свою прекрасную рыбу или великолѣпные мѣха на муку и водку, которая помогаетъ имъ забывать свои страданія, суровую и долгую зиму, проводимую одними изъ нихъ среди лѣсовъ, а другими въ безконечныхъ странствованіяхъ по тундрамъ.

Легко понять, что при этихъ условіяхъ сибирскіе промыслы имѣли въ виду лишь самую грубую обработку продуктовъ земли или скотоводства для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ. За исключеніемъ нѣсколькихъ салотопенъ, продукты которыхъ покупаются въ Европейской Россіи, продукты остальныхъ промысловъ оставались въ самой Сибири. Промышленность сводилась къ кустарному производству на маленькихъ водяныхъ мельницахъ, въ крохотныхъ кожевенныхъ канатныхъ и стекляныхъ мастерскихъ. Только винокуренные заводы, салотопни и немногія кожевенныя заведенія имѣли нѣкоторое значеніе, какъ промышленныя заведенія.

Постройка желѣзной дороги и заселеніе нѣсколько видоизмѣнили эту черезчуръ старинную патріархальную и жалкую организацію.

Эволюція начинаетъ проявляться на нашихъ глазахъ. Мастерскія превращаются въ заводы, создаются фабрики, болѣе значительныя, нежели прежнія; эти фабрики имѣютъ теперь лучшее и болѣе выгодное оборудованіе, дѣлающее возможной ихъ конкурренцію съ русскими и иностранными заводами.

Бросимъ бѣглый взглядъ на различные промыслы, существующіе въ настоящее время въ Сибири.

Въ 1897 году промышленная производительность страны по цѣнности составляла лишь 23.000,000 рублей; въ эту цифру включены были и доходы металлургическихъ заводовъ, о которыхъ мы говорили уже въ главѣ о горномъ дѣлѣ. Разныя мастерскія или заводы доставляли занятіе 30,000 рабочихъ, распредѣленныхъ въ 11,350 мастерскихъ [1].

Половину промышленной производительности Сибири даютъ двѣ губерніи, Тобольская и Томская и въ особенности города Тюмень, Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Семипалатинскъ, Барнаулъ и Томскъ.

---

[1] Сопоставляя обѣ эти цифры, видимъ, что большая часть заведеній—небольшія ремесленныя мастерскія, такъ какъ въ среднемъ получается менѣе трехъ рабочихъ на каждую мастерскую, при производительности каждой мастерской въ 2,000 рублей.

Самые значительные тѣ промыслы, матеріалъ которыхъ составляютъ продукты земледѣлія.

Винокуренные заводы. Винокуренные заводы разсѣяны повсюду, но особенно много ихъ въ земледѣльческихъ центрахъ. Они выгоняютъ спиртъ изъ пшеницы и ржи. Заводы носятъ совершенно промышленный характеръ, принадлежатъ обыкновенно богатымъ мѣстнымъ купцамъ и даютъ своимъ владѣльцамъ прекрасные доходы. На алкоголь всегда есть большой спросъ, потому онъ и продается здѣсь гораздо дороже, чѣмъ зерновой хлѣбъ. Конкурренція русскихъ торговцевъ очень слабая; а чтобы оградить себя отъ послѣдствій мѣстной конкурренціи, владѣльцы винокуренныхъ заводовъ устраивали небольшіе синдикаты съ цѣлью поддержки существующихъ цѣнъ на водку. Государственная винная монополія примѣнена къ губерніямъ Западной Сибири съ 1902 г., а въ среднихъ губерніяхъ, въ Забайкальской и Якутской областяхъ съ 1904. Владѣльцы винокуренныхъ заводовъ тогда и здѣсь, какъ въ Европейской Россіи, обязаны будутъ продавать свои продукты только въ казну (однако могутъ продавать свой спиртъ для вывоза за границу). Эта мѣра повлечетъ за собой пониженіе цѣнъ на водку, а слѣдовательно и на пониженіе прибылей, получавшихся до тѣхъ поръ винокуренными заводчиками. Въ виду неизбѣжнаго наступленія этой мѣры заводчики уже преобразовали свое производство, а именно обзавелись болѣе экономическими аппаратами для непрерывной ректификаціонной перегонки спирта.

Винокуренные заводы обыкновенно производятъ ректификацію сами, ректифицированный спиртъ имѣетъ 40° крѣпости; ликеры изготовляются рѣдко.

Мельницы. Большею частью строятся на рѣкахъ или вообще на проточной водѣ небольшія мельницы съ жерновами. Они перемалываютъ чужое зерно за небольшую плату; просѣваніе муки самое грубое. Зерно на эти мельницы доставляется крестьянами сосѣднихъ деревень.

Со времени постройки Сибирской желѣзной дороги устроены вальцевыя паровыя мельницы въ разныхъ мѣстахъ Западной Сибири, преимущественно въ Тюмени, Курганѣ, Семипалатинскѣ, Барнаулѣ и Томскѣ. Эти мельницы, на которыхъ производится и торговля мукою, строятся изъ дерева. Въ теченіе 24 часовъ онѣ могутъ смолоть отъ 100 до 400 метрическихъ центнеровъ (6 пудовъ) зернового хлѣба.

Большею частью машины ихъ изготовлены московскимъ тор-

Сибирь.

Мельница Горохова близъ с. Берскаго Барнаульскаго округа.

говымъ домомъ Антона Эрлангера, у котораго есть филіальное отдѣленіе въ Екатеринбургѣ и агентъ въ Томскѣ. Это аппараты новые, но часто плохіе: очистка недостаточная, зерновой хлѣбъ не сортируется; открытыя рѣшета распространяютъ по всей мельницѣ пыль, понижающую качество продуктовъ и, кромѣ того, опасную въ пожарномъ отношеніи. Механическія мѣшалки, грузоподъемныя машины и проч. отсутствуютъ, наравнѣ съ элеваторами, нужными для болѣе выгоднаго храненія зернового хлѣба.

Для помола обыкновенно смѣшиваются двѣ или три части мягкой пшеницы (русской) съ одной частью твердаго или полутвердаго зернового хлѣба. Полученная мука (въ 3 или 4 помола) не всегда бываетъ достаточной бѣлизны. Она распредѣляется на слѣдующіе сорта: крупчатку (крупичатая мука), сортъ ОО, сортъ О, сортъ 1-ый, сортъ 2-ой. Крупичатая мука отправляется обыкновенно въ Европейскую Россію, остальные же сорта потребляются на мѣстѣ или отправляются на Уралъ и въ среднюю и Восточную Сибирь. Обѣ семипалатинскія мельницы мелятъ исключительно твердый зерновой хлѣбъ этой мѣстности; получается мука, которая многимъ нравится; она отправляется по Иртышу въ Омскъ, Тобольскъ, Тюмень, а потомъ по желѣзной дорогѣ на Самару, Москву и Петербургъ для фабрикъ вермишели этихъ городовъ. Томская губернія потребляетъ также нѣкоторое количество этой муки.

Остающуюся отъ муки мякину снова перемалываютъ на жерновахъ и продаютъ очень дешево.

Посредственное достоинство разныхъ сортовъ сибирской муки и въ особенности ихъ высокія цѣны часто затрудняютъ отправку ея въ Европейскую Россію и служитъ почти всегда помѣхою къ отправкѣ за предѣлы Россіи. Цѣна пуда муки 1-го сорта (ОО) обыкновенно составляетъ удвоенную цѣну пуда зернового хлѣба.

Мимоходомъ укажемъ, что въ Сибири есть одно чудное мѣстоположеніе, гдѣ можно бы устроить обширную мельницу съ продажею муки, а именно на станціи Обь (Ново-Николаевскъ). Имѣя съ одной стороны Сибирскую желѣзную дорогу, а съ другой рѣку Обь, мельница эта не только могла бы покупать зерновой хлѣбъ на мѣстѣ, но и получать его съ Алтая по Оби, а по Сибирской желѣзной дорогѣ получала бы зерновой хлѣбъ изъ Тобольской губерніи и изъ Киргизскихъ степей; главнымъ сбытомъ муки служила бы вся Томская губернія (по которой проходитъ Сибирская желѣзная дорога, и протекаетъ Обь); она могла бы отправлять

свою муку на Уралъ, въ сѣверную часть Тобольской губерніи по Оби, въ среднюю и Восточную Сибирь по сибирской желѣзной дорогѣ и по Обь-Иртышскому торговому пути за-границу.

Рожь мелютъ на небольшихъ жерновыхъ мельницахъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ этотъ хлѣбъ разводится.

Пивоварни. Почти всѣ мало-мальски значительные города обладаютъ теперь пивоварнями, гдѣ изготовляется отъ 50.000 до 100,000 ведеръ въ годъ. Онѣ довольно хорошо устроены, особенно въ Западной Сибири, гдѣ руководители ихъ большею частью поляки, нѣмцы или австрійцы. Работа производится обыкновенно только зимою, когда пользуются водою отъ растаявшаго льда. Вода же въ здѣшнихъ рѣчкахъ и рѣкахъ очень плохого качества

Въ дѣло идетъ мѣстный ячмень; хмель же ввозится изъ юго-западныхъ губерній или изъ за границы.

Изготовляемое пиво довольно хорошаго качества, того же рода, какъ и обыкновенное русское пиво, но, можетъ быть, съ нѣсколько большимъ процентомъ алкоголя. Оно продается въ среднемъ приблизительно 1 руб. 50 коп. за ведро. Эта цѣна значительно повышается по мѣрѣ того, какъ мы подвигаемся къ востоку; въ Восточной Сибири цѣна пива гораздо выше.

Въ Западной Сибири въ районахъ Тюмени и Кургана есть еще нѣсколько заводовъ для изготовленія патоки изъ картофеля и нѣсколько крахмальныхъ. Цѣна картофеля въ этой мѣстности колеблется отъ 5 до 10 коп. за пудъ. Патока продается отъ 1 руб. 30 коп. до 2 руб. за пудъ, а крахмалъ отъ 1 до 2 руб. за пудъ. Картофельная патока, а также и крахмалъ употребляются на изготовленіе особыхъ пирожковъ (нѣчто вродѣ пряниковъ), очень любимыхъ въ Сибири.

Другія отрасли обработки сырыхъ земледѣльческихъ продуктовъ незначительны. Однако слѣдуетъ упомянуть о томъ, что въ нѣкоторыхъ городахъ, напримѣръ, въ Омскѣ, устроены недавно маслобойни съ хорошими аппаратами; онѣ изготовляютъ постное масло для мѣстнаго потребленія изъ льняныхъ, конопляныхъ и подсолнечныхъ сѣмянъ, цѣны которыхъ таковы, что это производство даетъ большія выгоды. Изъ промысловъ, обрабатывающихъ сырые продукты скотоводства, самый видный—это изготовленіе коровьяго масла, о которомъ мы говорили уже подробно въ главѣ о земледѣліи. Далѣе идутъ кожевенныя заведенія и салотопенные заводы.

Салотопенные заводы. Ихъ много и притомъ они

Пивоваренный заводъ близъ гор. Тобольска.

большихъ размѣровъ въ Западной Сибири и въ особенности въ Тобольской губерніи и сѣверной части Акмолинской области. Матеріалъ на эти заводы доставляютъ преимущественно киргизы. Салотопенные заводы Кургана, Петропавловска, Ялуторовска, Ишима и прочіе занимаются какъ обработкою сала, добываемаго непосредственно отъ животныхъ, заколотыхъ въ окрестныхъ бойняхъ, такъ и перетапливаютъ сало, грубо растопленное крестьянами.

Въ нѣкоторыхъ изъ салотопенъ изготовляютъ свѣчи и простое мыло. Производство этихъ заводовъ дастъ приблизительно 2.000,000 рублей ежегодно. Ихъ аппараты очень просты; плавленіе производится прямо на огнѣ.

Сало, какъ мы уже видѣли, вывозится въ Европейскую Россію, главнымъ образомъ въ Казань и Ураково.

Дубильни и кожевни. Онѣ существуютъ въ небольшомъ количествѣ повсемѣстно, но ихъ особенно много въ Западной Сибири, Тобольской и Томской губерніяхъ. Ежегодно производство ихъ оцѣнивается приблизительно въ 2.500,000 рублей.

Наиболѣе достойныя вниманія дубильныя и кожевенныя заведенія находятся въ Тюмени. Здѣшняя дубильня бр. Холмогоровыхъ—одна изъ самыхъ большихъ; она обрабатываетъ ежегодно 60,000 бычачьихъ или коровьихъ шкуръ и отъ 6,000 до 10,000 лошадиныхъ; эти шкуры получаются заводомъ черезъ Курганъ, Ишимъ и Петропавловскъ или чрезъ Семипалатинскъ, Бійскъ и Барнаулъ. Этотъ заводъ самъ изготовляетъ экстрактъ изъ ивы, употребляемой имъ при дубленіи кожъ. Процессъ дубленія длится отъ 8 до 10 мѣсяцевъ для кожъ, идущихъ на подошву, и 12 мѣсяцевъ и болѣе для кожъ, идущихъ на ремни; болѣе нѣжныя кожи (юфть) подвергаются дубленію на ивовомъ экстрактѣ, которое продолжается отъ 4 до 6 мѣсяцевъ.

Значительная часть юфти отправляется въ Кяхту, гдѣ служитъ предметомъ обмѣна на чаи и на шелковыя ткани Китая или на продукты скотоводства монголовъ. Тогда ее чернятъ или раскрашиваютъ разводами или большими клѣтками; по желанію можно натирать ее и березовымъ масломъ, которое придаетъ ей извѣстный запахъ русской кожи; юфть продается по четвертямъ аршина. Десять кожъ содержатъ въ себѣ отъ 90 до 98 четвертей и стоятъ отъ 70 до 80 коп. за четверть.

Прочныя кожи по толстыхъ обыкновенно сортовъ продаются на пуды. Несмотря на то, что матеріалъ дешевъ, ихъ цѣна очень

высокая: отъ 19 до 20 рублей пудъ для подошвенныхъ кожъ и 22 рубля пудъ кожъ ременныхъ.

Коневыя кожи продаются приблизительно по 18 рублей за пудъ; они отправляются въ Варшаву и Москву, гдѣ окончательно превращаются въ „гамбургскій“ товаръ.

Мясо и сало, соскобленныя съ шкуръ, за довольно хорошую цѣну покупаются на клееваренные заводы въ Тюмень и Екатеринбургъ.

Небольшія кустарныя мастерскія изготовляютъ изъ кожъ и дубленыхъ шкуръ тулупы, рукавицы, сбрую, сѣдла и проч.

Суконныя фабрики. Въ настоящее время въ Сибири существуютъ лишь двѣ суконныя фабрики: Андреевыхъ, близъ Тюмени, и Бѣлоголоваго, близъ Иркутска. Первая сама прядетъ шерсть, получаемую ею изъ Монголіи и Киргизскихъ степей; она закупаетъ и промываетъ эту шерсть въ Чугучакѣ, Кульджѣ, Зайсанскѣ, Семипалатинскѣ; на ней изготовляются толстыя сукна, предназначенныя на поставку въ казну для обмундировки сибирскихъ войскъ или же идущія на крестьянскія одежды. Въ виду этого заводъ содержитъ магазины въ значительнѣйшихъ сибирскихъ городахъ, гдѣ и продаетъ свои сукна и готовыя одежды.

Съ этою фабрикой довольно живо конкуррируютъ уральскія фабрики (напримѣръ, Алафузовъ и К°).

Вторая сибирская суконная фабрика менѣе значительна; она получаетъ шерсть изъ Монголіи чрезъ Кяхту и Иркутскъ. Киргизская и сибирская шерсть употребляется кустарями Тюменской округи на изготовленіе ковровъ на ручныхъ станкахъ; по своей дешевизнѣ эти ковры извѣстны во всей Сибири. Изъ киргизской и сибирской шерсти изготовляютъ также войлочную зимнюю обувь (пимы).

Заводовъ, обрабатывающихъ дерево, которые имѣли бы дѣйствительно промышленное значеніе, въ Сибири еще очень мало. Лѣса произрастаютъ здѣсь близъ полей, вокругъ городовъ, недалеко отъ мѣстъ разработки руды. Крестьянинъ или рудокопъ-сибирякъ вмѣстѣ съ тѣмъ и дровосѣкъ, плотникъ и столяръ; чтобы выстроить себѣ домъ и снабдить его мебелью, онъ пойдетъ въ лѣсъ, рубитъ тамъ деревья, какія ему нужны, разрубаетъ ихъ, распиливаетъ ихъ домашними средствами. Вслѣдствіе всего этого до сихъ поръ здѣсь незачѣмъ было и существовать особымъ лѣсопильнымъ заводамъ.

Возрастаніе городского населенія и постепенное обезлѣсеніе

культурныхъ мѣстностей вызвали устройство въ разныхъ пунктахъ механическихъ лѣсопильныхъ заводовъ. Таковые устроены въ Тюмени, Томскѣ, Барнаулѣ, Иркутскѣ; правда, они еще незначительны, но приводятся въ дѣйствіе водой или паромъ; на нѣкоторыхъ изъ нихъ стали изготовлять также и барки, употребляемыя на сибирскихъ рѣкахъ.

Въ настоящее время въ Сибири существуетъ около десяти спичечныхъ фабрикъ; большинство ихъ находится въ Западной Сибири, именно близъ Томска. Онѣ изготовляютъ почти исключительно, такъ называемыя шведскія спички.

За исключеніемъ двухъ уксусныхъ заводовъ намъ неизвѣстны другіе заводы, извлекающіе изъ дерева химическіе продукты.

Бумажная фабрика близъ Тюмени завела машины для механическаго изготовленія древесной массы. Эта фабрика по разнымъ причинамъ, въ числѣ которыхъ главною была повидимому плохая администрація, прекратила работы, и теперь во всей Сибири нѣтъ ни одной фабрики, которая изготовляла бы древесную массу.

Но если бы изготовленіемъ древесной массы занялись бумажныя фабрики, то нигдѣ такое производство не пошло бы такъ успѣшно, какъ въ Сибири.

Чтобы дать объ этомъ понятіе, приведемъ слѣдующій фактъ: обыкновенная бумага, потребляемая въ Сибири, изготовляется на уральской фабрикѣ, которая выписываетъ изъ Финляндіи и Норвегіи целюлозу, которую она употребляетъ, черезъ Гамбургъ, Антверпенъ или Петербургъ. Такой дальній провозъ съ уплатою таможенныхъ пошлинъ при ввозѣ въ Россію, тяжело ложится на стоимость такого малоцѣннаго матеріала, какъ древесная масса; мы полагаемъ, что бумажная фабрика, устроенная около какого-нибудь центра, какъ, напримѣръ, около Томска, снабженная новыми машинами и изготовляющая собственную древесную массу, матеріалъ для которой здѣсь обиленъ и дешевъ, нашла бы сбытъ своей бумаги по очень выгодной для нея цѣнѣ.

Что касается тонкой и роскошной бумаги, то таковая привозится изъ Москвы или Петербурга.

Мебель, употребляемая въ Сибири, обыкновенно ввозится сюда изъ Европейской Россіи или изъ-за границы; грубая мебель изготовляется въ самой странѣ въ небольшихъ столярныхъ мастерскихъ. Если бы устроить, напримѣръ, въ Томскѣ паровой заводъ для механическаго изготовленія обыкновенной мебели, то онъ могъ бы идти успѣшно.

Бочки, нужныя для провоза сала, а иногда и коровьяго масла, изготовляются ручнымъ способомъ главнымъ образомъ въ Тюменскомъ округѣ. Большинство бочекъ, предназначенныхъ для экспорта коровьяго масла, привозятся изъ-за границы готовыми, но въ разобранномъ видѣ.

Промысловъ, занятыхъ обработкою минеральныхъ веществъ, очень немного и они незначительны, за исключеніемъ металлургическихъ заводовъ, о которыхъ мы уже говорили. Существуетъ нѣсколько стекляныхъ заводовъ, по своему размѣру незначительныхъ и разбросанныхъ близъ большихъ центровъ, которые они снабжаютъ простыми издѣліями какъ-то: стекломъ, стаканами, пивными бутылками, бутылками для искусственныхъ минеральныхъ водъ, кваса, фруктовыхъ водъ, а всѣхъ этихъ напитковъ здѣсь потребляютъ довольно много. Болѣе изящныя издѣлія: мелкія стеклянныя вещи и хрусталь ввозятся изъ Европейской Россіи.

Въ Сибири существуетъ лишь одинъ фаянсовый и фарфоровый заводъ недалеко отъ Иртыша, но его производство ничтожно; машины въ немъ старинныя и примитивныя: онъ производитъ лишь обыкновенные предметы. У его владѣльца (Перевалова) не хватаетъ средствъ для устройства этого завода по новому образцу.

Гончарное дѣло очень мало развито, хотя здѣсь много хорошей глины; сибирякъ замѣняетъ продукты гончарнаго производства, а часто и посуду деревянною посудой или посудою изъ древесной коры; ту и другую изготовляетъ онъ дома; также часто онъ замѣняетъ глиняную посуду чугунной. Гончарныя мастерскія находятся главнымъ образомъ въ Тюменскомъ округѣ.

Кирпичные заводы довольно многочисленны въ окрестностяхъ городовъ.

Механическія мастерскія. Если исключить ремонтныя мастерскія, устроенныя желѣзной дорогой въ Омскѣ, Красноярскѣ и другихъ пунктахъ для удовлетворенія потребностей эксплоатаціи дороги, другихъ механическихъ мастерскихъ очень мало, и онѣ довольно незначительны; существуетъ одна механическая мастерская въ Тюмени (принадлежащая судостроителю Игнатову); здѣсь строятъ рѣчные пароходы и изготовляютъ моторы; существуютъ также механическія мастерскія въ Томскѣ и Красноярскѣ. Такъ какъ употребленіе машинъ и металлургическихъ орудій все болѣе и болѣе распространяется, то и число этихъ заводовъ будетъ постоянно возрастать; въ разныхъ центрахъ уже возникаютъ небольшія ремонтныя мастерскія.

Въ заключеніе этого обзора сибирскихъ промысловъ упомянемъ о существовавшемъ недолго въ Минусинскомъ округѣ небольшомъ пробномъ свеклосахарномъ заводѣ. Этотъ заводъ, основанный въ 1790 году, закрылся вслѣдствіе смерти своего владѣльца. Свеклу доставляли заводу мѣстные крестьне, а также она разводилась и самимъ заводомъ. Хотя въ этой свеклѣ было лишь посредственное количество сахара, однако возможно было извлекать выгоды при ея обработкѣ. Но старинные несовершенные аппараты (подержанные, купленные по случаю), жалкое техническое и коммерческое управленіе, наконецъ слишкомъ ничтожное производство (15,000 пудовъ сахара въ годъ), все это помѣшало воспользоваться заводу своимъ очень выгоднымъ положеніемъ. Результаты, полученные на этомъ заводѣ, доказываютъ однако, что въ нѣкоторыхъ земледѣльческихъ мѣстностяхъ Сибири культура сахарной свекловицы вполнѣ возможна и что, при хорошемъ управленіи, заводъ, рафинирующій свой сахарный песокъ самъ, могъ-бы навѣрно идти успѣшно, такъ какъ свекловица и топливо дешевы и т. п.

Рабочіе. Классъ здѣшнихъ ремесленниковъ не составляетъ собственно рабочаго класса, но въ ихъ средѣ придется набирать рабочихъ для будущей промышленности края. Такихъ рабочихъ особенно много въ Западной Сибири; они довольствуются умѣренной заработной платой (отъ 7 до 20 рублей ежемѣсячно); хотя они часто не обладаютъ ни общимъ, ни техническимъ образованіемъ, но какъ въ отношеніи труда, такъ и по отношенію ихъ нравственности, эти достоинства развиты въ нихъ обученіемъ ремеслу въ семьѣ.

Въ средней Сибири, напротивъ, рабочихъ меньше и ихъ труднѣе набирать, такъ что здѣсь приходится платить болѣе высокую заработную плату (отъ 20 до 50 рублей ежемѣсячно). Кустари здѣсь встрѣчаются рѣже и рабочій контингентъ обыкновенно составляется изъ бывшихъ рабочихъ золотыхъ пріисковъ; такіе рабочіе лишены образованія, нравственность ихъ сомнительная; они чрезвычайно самостоятельны и очень неаккуратны. Однако, они народъ способный и становятся лучше, если съ ними хорошо обращаются.

Малое число начальныхъ школъ и отсутствіе профессіональныхъ представляютъ довольно важную помѣху къ созданію промышленности, требующей спеціально ученыхъ рабочихъ. Здѣсь нигдѣ нельзя найти хорошихъ мастеровъ и механиковъ; при каждомъ отдѣльномъ случаѣ приходится выписывать ихъ съ Урала,

гдѣ ихъ оспариваютъ другъ у друга, или изъ Европейской Россіи, гдѣ ихъ также немного.

Слѣдуетъ запомнить, что чернорабочіе въ Сибири почти вездѣ и всегда обходятся дешево, въ Западной Сибири они особенно дешевы; хорошихъ спеціалистовъ здѣсь нѣтъ, ихъ слѣдуетъ набирать въ Европейской Россіи.

По мѣрѣ того, какъ я говорилъ о каждомъ изъ элементовъ производства этой страны, я указывалъ и на то, какой интересъ онъ представляетъ. Касательно же отдѣльныхъ отраслей промышленности достаточно будетъ вкратцѣ перечислить, чѣмъ обусловливается ихъ удача въ будущемъ.

Итакъ, мы здѣсь имѣемъ: обильные и дешевые сырые продукты, доставляемые земледѣліемъ и скотоводствомъ, а также природныя богатства, какъ лѣсъ и различныя ископаемыя; хотя неопытныхъ, но довольно многочисленныхъ и недорогихъ, рабочихъ; постоянно возрастающій внутренній сбытъ и возможность внѣшняго сбыта нѣкоторыхъ продуктовъ; очень большую разницу между цѣнами обработанныхъ продуктовъ и цѣнами сырыхъ продуктовъ; отсутствіе внѣшней конкурренціи вслѣдствіе существованія протекціоннаго таможеннаго тарифа и высоты стоимости провоза.

IX. Торговля.

Общая характеристика. — Торговые города.

По мѣрѣ того, какъ мы изучали элементы производства Сибири, я указывалъ и на ходъ обмѣна. Здѣсь я предложу обзоръ формъ, въ какихъ онъ проявляется.

Характерная черта сибирской торговли, общая всѣмъ мало развитымъ странамъ, пути сообщенія которыхъ первобытныя,— это періодическій обмѣнъ. Обмѣнъ продуктовъ одной и той же мѣстности или сосѣднихъ мѣстностей производится въ опредѣленный день на многихъ небольшихъ мѣстныхъ ярмаркахъ; обмѣнъ продуктовъ дальнихъ мѣстностей производится также въ опредѣленное время, но уже на большихъ ярмаркахъ, какъ-то: на Крестовской въ августѣ и особенно на Ирбитской въ февралѣ. Оба эти мѣстечка расположены на восточномъ склонѣ Уральскихъ горъ. Ежегодно купцы разныхъ мѣстностей сѣверной Азіи привозятъ въ Ирбитъ для продажи продукты своей мѣстности; они же закупаютъ здѣсь товары и мануфактурныя издѣлія, которыя могутъ сбыть у себя. Итакъ коммерческой спекуляціи здѣсь нѣтъ. Кромѣ того, эта организація влечетъ за собою продолжительный застой капиталовъ, затрачиваемыхъ въ торговлю и монополизацію послѣдней. Купецъ, пріѣхавшій съ ярмарки съ товарами, не опасается ничьей конкурренціи; онъ полный хозяинъ рынка до слѣдующаго года; нечего и говорить, что онъ широко пользуется своимъ положеніемъ.

Желѣзнодорожный путь долженъ преобразовать теперь эту архаическую организацію. Ярмарки теряютъ свое значеніе; на нихъ еще собираются купцы и устанавливаютъ цѣны на товары, но самыхъ товаровъ привозятъ все меньше и меньше.

На Ирбитскую ярмарку, напримѣръ, гдѣ нѣсколько лѣтъ тому назадъ накоплялось разнаго товару, какъ то: чаю, мануфактурныхъ

издѣлій, суконъ и хлопчато-бумажныхъ тканей, чугуна, желѣза, металлическихъ издѣлій, сала, мѣховъ и проч. и проч. на 50 милліоновъ рублей, въ настоящее время большинство этихъ товаровъ не привозится, и сдѣлки заключаются просто по образцамъ. Лѣтняя Крестовская ярмарка, значеніе которой гораздо ниже Ирбитской, въ настоящее время играетъ роль лишь мѣстнаго рынка.

Города, расположенные по участку желѣзной дороги, воспользовались упадкомъ этихъ ярмарокъ; въ нихъ устраиваются теперь постоянные склады товаровъ, и купцы мѣстностей, отдаленныхъ отъ желѣзной дороги, пріѣзжаютъ сюда закупать ихъ. Непосредственныя сношенія устанавливаются между сибирскими торговцами и промышленниками и русскими коммерсантами. Послѣдніе устраиваютъ магазины для продажи своихъ товаровъ въ самыхъ важныхъ городахъ Сибири и посылаютъ приказчиковъ къ своимъ сибирскимъ кліентамъ. Хотя монополія и существуетъ еще вслѣдствіе громаднаго состоянія, пріобрѣтеннаго нѣкоторыми купцами, но вліяніе ея ощущается менѣе во всѣхъ мѣстностяхъ, по которымъ проходитъ желѣзная дорога, а въ болѣе отдаленныхъ центрахъ эта монополія даетъ себя знать лишь зимою, когда прекращается навигація. Русскіе банки устраиваютъ агентства въ коммерческихъ центрахъ, организуютъ кредитъ и такимъ образомъ съ своей стороны содѣйствуютъ возрастанію числа коммерческихъ предпріятій тѣмъ, что послѣднія становятся доступными большему числу лицъ.

Три города прежде пользовались коммерческимъ преобладаніемъ въ Сибири: Тюмень и Томскъ, въ бассейнахъ Иртыша, Оби и Енисея, и Иркутскъ въ Восточной Сибири.

Постройка желѣзной дороги увеличила число коммерческихъ центровъ, что и вызвало утрату этими городами ихъ прежняго первенства; особено это вѣрно относительно двухъ первыхъ изъ этихъ городовъ—Тюмени и Томска. Ихъ поле дѣйствія стало теперь менѣе обширно, зато они стали дѣятельнѣе, и ихъ торговый обмѣнъ все увеличивается.

Бросимъ быстрый взглядъ на главные сибирскіе центры.

Тюмень (приблизительно 3,000 жителей) лежитъ на рѣкѣ Турѣ, которая соединяетъ ее черезъ Тоболъ съ Иртышемъ и Обью; здѣсь начало той линіи воднаго пути, по которому плаваютъ суда всего бассейна Оби.

Тюмень составляетъ также пунктъ отправленія уральской желѣзной дороги Тюмень-Пермь, которая доходитъ до Котласа

Сборникъ

Видъ заведенія искусственныхъ минеральныхъ водъ близъ гор. Тюмени.

(на Сѣверной Двинѣ). Кромѣ станціи желѣзной дороги, называемой по имени города, Тюмень имѣетъ еще рѣчную пристань Туру.

Замѣчательное мѣстоположеніе Тюмени вызвало то, что она была единственнымъ пунктомъ транзита между Сибирью и Европейской Россіей. Еще и теперь большинство грузовъ зернового хлѣба, муки и проч., провозимые по Оби или по Иртышу, перегружаются въ Тюмени. То же самое слѣдуетъ сказать и о желѣзѣ, чугунѣ, объ уральскихъ металлическихъ издѣліяхъ, о строевомъ лѣсѣ и проч.

Въ Тюмени замѣчаемъ довольно энергичную мѣстную дѣятельность, вслѣдствіе того, что на югъ отъ этого города простираются прекрасныя культурныя мѣстности. Съ промышленной точки зрѣнія, Тюмень есть одинъ изъ самыхъ замѣчательныхъ сибирскихъ центровъ. Въ городѣ имѣются кожевенныя заведенія, мельницы, мыльные заводы и разныя мастерскія. Весь Тюменскій округъ населенъ кустарями, издѣлія которыхъ пользуются славой.

Въ Тюмени есть отдѣленіе государственнаго банка, отдѣленіе сибирскаго торговаго банка, городской банкъ и частная банкирская контора г. Андреева. Дѣла этихъ банковъ быстро и постоянно преуспѣваютъ.

Тюмень лежитъ недалеко отъ Ирбита, ярмарка котораго благопріятно вліяла на его экономическую жизнь.

Тобольскъ (около 20,000 жителей). Этотъ городъ расположенъ въ бѣдной мѣстности, въ сторонѣ отъ желѣзной дороги; по водному пути онъ отстоитъ на два дня пути отъ Тюмени и на пять или шесть дней пути отъ Омска; торговля его совершенно ничтожна. Онъ торгуетъ почти исключительно рыбой, получаемой съ нижняго теченія Оби, и мѣхами.

Нѣсколько кустарей занимаются здѣсь изготовленіемъ разныхъ предметовъ изъ мамонтовой кости; крестьяне часто находятъ клыки мамонта, очень хорошо сохранившіеся въ глинистой вѣчно промерзшей почвѣ. Хорошіе клыки, которые вырываютъ ежегодно изъ подъ земли, немногочисленны; ихъ было бы недостаточно для производства ими значительной торговли [1].

Тобольскъ имѣетъ городской банкъ; здѣсь же есть и отдѣленіе государственнаго банка.

[1] Раскапываемые въ землѣ клыки мамонта въ Иркутской губерніи добываются въ большомъ количествѣ и составляютъ предметъ болѣе значительнаго обмѣна.

Курганъ (около 10,000 жителей). Дѣятельность этого мѣстечка вызывается плодородіемъ его округа.

Это одинъ изъ самыхъ важныхъ въ Сибири пунктовъ отправленія слѣдующихъ товаровъ: зернового хлѣба, муки, коровьяго масла, мяса и сала. Станція желѣзной дороги Курганъ ежегодно отправляетъ болѣе 5.000,000 пудовъ товара. Въ этомъ городѣ множество иностранныхъ конторъ, закупающихъ здѣсь масло, яйца, дичь и проч.; онѣ же продаютъ здѣсь разныя орудія и машины. Съ промышленной точки зрѣнія Курганъ также на хорошемъ счету; онъ имѣетъ двѣ мельницы, винокуренные и пивоваренные заводы, салотопни, паточные заводы и проч.

Сибирскій торговый банкъ въ 1898 году открылъ здѣсь отдѣленіе. Правленіе его находится въ Петербургѣ; онъ былъ основанъ двадцать лѣтъ тому назадъ; основной капиталъ его 2.400,000 рублей, распредѣленный на 9,600 акцій. Онъ даетъ вотъ уже нѣсколько лѣтъ въ дивидендъ по 40 рублей на акцію (приблизительно 16% на первоначальный капиталъ). Дѣла банка находятся въ зависимости отъ экономическаго развитія Сибири и постоянно прогрессируютъ. Его акціи, номинальная цѣна которыхъ 250 рублей, теперь котируются по 725—750 рублей. Въ 1899 году цифра оборотовъ курганскаго отдѣленія дошла до 21.000,000 рублей.

Петропавловскъ (около 20,000 жителей, изъ которыхъ половина русскіе, а другая половина татары и киргизы). Это важный центръ обмѣна между русской Сибирью и Киргизскими степями. Вся коммерческая дѣятельность города сосредоточивается на „мѣновомъ дворѣ“, представляющемъ нѣчто въ родѣ большого базара или караванъ-сарая, гдѣ еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ мѣняли товаръ на товаръ.

Киргизы привозятъ сюда продукты своего скотоводства: живой скотъ, шкуры, шерсть, а также и шелковыя ткани, ковры и сушеные плоды изъ Туркестана, которые перевозятся на верблюдахъ по безпредѣльнымъ степямъ. Въ обмѣнъ они берутъ чугунныя издѣлія и выдѣланныя кожи.

Станція Петропавловскъ ежегодно отправляетъ по Сибирской желѣзной дорогѣ болѣе 3.000,000 пудовъ товара.

Омскъ (около 38,000 жителей). Омскъ — административный центръ степныхъ областей; прежде онъ не имѣлъ никакого торговаго значенія. Постройка Сибирской желѣзной дороги доставила ему теперь привиллегированное положеніе. Съ одной стороны его

течетъ Иртышъ, съ другой проходитъ желѣзная дорога, и это создало изъ него транзитный пунктъ какъ для товаровъ, отправляемыхъ въ степи, орошаемыя Иртышемъ, такъ и для продуктовъ, привозимыхъ изъ степей.

Благодаря этому положенію и благодаря привозу каменнаго угля изъ Киргизскихъ степей, управленіе Сибирской желѣзной дороги устроило здѣсь большія механическія мастерскія.

Новые заводы и мастерскія создаются здѣсь теперь въ довольно большомъ числѣ.

Мѣстность, для которой Омскъ составляетъ центръ, извлекаетъ выгоды изъ значительнаго переселенческаго движенія въ немъ.

Станція Омскъ ежегодно отправляетъ болѣе 1.000,000 пудовъ товару, главнымъ образомъ масла и продуктовъ киргизскаго скотоводства. Эта цифра еще повысится, когда Омскъ будетъ имѣть рѣчную пристань, отсутствіе которой заставляетъ многихъ степныхъ отправителей перегружать свои товары въ Тюмени.

Отмѣна стѣснительнаго желѣзнодорожнаго тарифа въ Челябинскѣ дастъ сильный толчекъ омскому транзиту. Въ Омскѣ есть отдѣленіе сибирскаго торговаго банка. Цыфра оборотовъ послѣдняго быстро возрастаетъ (въ 1900 году эти обороты оказались въ шесть разъ значительнѣе, чѣмъ въ 1893 году).

Семипалатинскъ (около 27,000 жителей). Это центръ обмѣна для южныхъ степей. Въ семипалатинской рѣчной пристани нагружаютъ на суда зерновой хлѣбъ и продукты киргизскаго и монгольскаго скотоводства.

По Иртышу привозятся въ Семипалатинскъ русскіе товары, которые обыкновенно потребляетъ эта степная мѣстность. Торговлею здѣсь занимаются преимущественно татары; однако есть и нѣсколько значительныхъ русскихъ купцовъ.

Сибирскій торговый банкъ имѣетъ здѣсь отдѣленіе, обороты котораго все возрастаютъ.

Барнаулъ (на Оби, около 25,000 жителей). Нѣкогда этотъ городъ возникъ, какъ центръ Алтайскаго горнаго округа. Пока частная промышленность еще не отозвалась на предложенія Кабинета Его Величества и пока рудники еще не разрабатываются болѣе усовершенствованнымъ способомъ, что возвратило бы ему прежнее значеніе,—Барнаулъ торгуетъ земледѣльческими продуктами и продуктами скотоводства.

Вмѣстѣ съ Бійскомъ, лежащимъ выше его на Оби, Барнаулъ

составляетъ самый важный центръ для отправки товаровъ въ Алтайскій округъ и для полученія ихъ оттуда. Барнаулъ поддерживаетъ нѣкоторыя коммерческія сношенія съ Монголіей (районъ Кобдо) черезъ Бійскъ и сухопутную дорогу на Чую.

Правильно, черезъ краткіе промежутки времени, посѣщаютъ Барнаулъ довольно быстрые пароходы, которые въ теченіе 6 или 7 мѣс. въ году совершаютъ рейсы между Томскомъ и Бійскомъ.

Барнаулъ развивается довольно быстро. Сибирскій торговый банкъ имѣетъ здѣсь отдѣленіе, очень дѣятельно работающее.

Ново-Николаевскъ (станція Оби) лежитъ въ пунктѣ, гдѣ рѣка Обь протекаетъ близъ желѣзной дороги. Это большое мѣстечко съ населеніемъ отъ 15,000 до 16,000 душъ; оно развилось въ теченіе пяти или или шести лѣтъ со времени постройки желѣзнодорожной линіи.

Его великолѣпное мѣстоположеніе на порогѣ богатыхъ алтайскихъ мѣстностей доставитъ ему блестящее торговое положеніе въ будущемъ. Съ промышленной точки зрѣнія, этотъ городъ представляетъ также замѣчательныя выгоды, что и вызоветъ вскорѣ постройку въ этомъ пунктѣ разныхъ заводовъ.

Томскъ (на Томи, около 53,000 жителей). Онъ соединенъ съ Сибирской желѣзной дорогой вѣткой въ 90 верстъ въ длину. Это первый административный центръ въ Сибири; здѣсь есть университетъ; здѣсь же находится правленіе Сибирской желѣзной дороги Челябинскъ-Иркутскъ. Нѣкогда Томскъ былъ значительнымъ складомъ товаровъ для бассейновъ Оби и Енисея. Сибирская желѣзная дорога отняла у него это торговое первенство, и его оптовая торговля очень понизилась, тѣмъ не менѣе Томскъ не потерпѣлъ убытковъ, такъ какъ за то чрезвычайно развились его мѣстные обороты.

Промышленное производство этого города оцѣнивается болѣе чѣмъ въ 2.000,000 рублей. Важнѣйшіе заводы слѣдующіе: винокуренные и пивные заводы, кожевенныя заведенія, экипажныя фабрики, спичечныя фабрики, типографіи и проч.

За нѣсколько верстъ отъ Томска есть мѣстечко Черемошники, гдѣ устроена рѣчная пристань на Томи. Въ этомъ городѣ есть общественный банкъ и отдѣленія слѣдующихъ банковъ: государственнаго (цифра его ежегодныхъ оборотовъ очень значительна), сибирскаго торговаго и русскаго для внѣшней торговли банка. Здѣсь только-что открылась единственная въ Сибири товарная биржа для заключенія сдѣлокъ за наличный расчетъ.

Въ Томскѣ основанъ большой технологическій институтъ, открытый въ 1900 г.; постройка его стоила около 21.000,000 руб. Этотъ институтъ, необходимость существованія котораго живо ощущалась въ Сибири, заключаетъ въ себѣ четыре отдѣленія:

механическое отдѣленіе { машиностроеніе, электричество,
химическое отдѣленіе { металлургическая промышленность, сельско-хозяйственная промышленность,
архитектурное отдѣленіе,
горное отдѣленіе.

Въ 1901 году, кромѣ того, устроена въ Томскѣ средняя торговая школа того же типа, какъ коммерческія училища въ Европейской Россіи. Это — первая коммерческая школа въ Сибири.

Красноярскъ (около 27,000 жителей). Торговая и промышленная дѣятельность этого города еще ничтожна. Вслѣдствій его выгоднаго мѣстоположенія въ томъ пунктѣ, гдѣ рѣка Енисео протекаетъ близъ Сибирской желѣзной дороги, онъ становится транзитнымъ пунктомъ, заслуживающимъ особеннаго вниманія, особенно когда разовьется заселеніе Минусинскаго земледѣльческаге округа. Въ этомъ городѣ есть отдѣленіе государственнаго банка и отдѣленіе сибирскаго торговаго банка. Торговый домъ Поппамъ и Уиллетъ имѣетъ здѣсь свою контору.

Иркутскъ (на Ангарѣ, 52,000 жителей). Этотъ городъ оспариваетъ первенство у Томска; въ настоящее время это значительнѣшее складочное мѣсто для товаровъ Сибири. Сюда привозятъ чай изъ Китая черезъ монгольскій путь или по Амуру; отсюда онъ разсылается по всей Сибири и отправляется въ Европейскую Россію. Кромѣ того, Иркутскъ снабжаетъ мануфактурными продуктами, мукою и другими съѣстными припасами бассейнъ Лены и его значительные золотые пріиски, Забайкальскую область и часть бассейна Амура.

Иркутскіе торговцы славятся въ Сибири своими иногда громадными богатствами. Для торговыхъ операцій у нихъ есть отдѣленія государственнаго банка, сибирскаго торговаго, русско-китайскаго и одного частнаго банка. Два русскихъ поземельныхъ банка имѣютъ здѣсь свои агентства (такъ же, какъ и въ Томскѣ).

Промышленная дѣятельность Иркутска очень ничтожна.

Въ Восточной Сибири упомянемъ о слѣдующихъ городахъ, имѣющихъ коммерческое значеніе.

Кяхта, на границѣ Сибири и Монголіи, значительное складочное мѣсто чая, привозимаго караванами.

Благовѣщенскъ, (около 32,000 жителей), на Амурѣ, важнѣйшій земледѣльческій и горный центръ бассейна Амура.

Хабаровскъ, при сліяніи Уссури съ Амуромъ. Въ Хабаровскѣ приблизительно 15,000 жителей; этотъ городъ имѣетъ чудное мѣстоположеніе; онъ лежитъ при сліяніи Уссури съ Амуромъ, недалеко и ниже сліянія Амура съ Джунгари, этой великой манчжурской артеріей. Кромѣ того, Хабаровскъ соединенъ съ Владивостокомъ Уссурійской желѣзной дорогой.

Два морскихъ порта — Николаевскъ и Владивостокъ; таможенное порто-франко сильно повліяло на развитіе торговли въ этихъ двухъ портахъ, особенно въ послѣднемъ; въ 1900 году порто-франко было отмѣнено, что и нанесло роковой ударъ торговлѣ Восточной Сибири, а вслѣдствіе того и торговлѣ Владивостока.

Когда манчжурская желѣзная дорога будетъ окончена, то, вѣроятно, Дальній Востокъ отниметъ у Владивостока въ этомъ углу Азіи то торговое преобладаніе, на которое онъ разсчитывалъ.

Торговые обычаи.

Эти обычаи довольно схожи съ обычаями Европейской Россіи. Сибирякъ-купецъ похожъ на своего собрата въ коренной Россіи. Но самое происхожденіе его, затруднительность путей сообщенія и другія жизненныя препятствія, которыя приходилось ему преодолѣвать, сдѣлали его болѣе самостоятельнымъ и, можетъ быть, болѣе смышленнымъ и энергичнымъ, а иногда и болѣе предпріимчивымъ. Сибирякъ заключаетъ свои сдѣлки такъ же честно, какъ и послѣдній. Уплаты обыкновенно производятся черезъ долговременные сроки — три, шесть, десять и двѣнадцать мѣсяцевъ. Однако, сумма неоплаченныхъ цѣнностей сибирскихъ банковъ не превосходитъ таковую же въ Европейской Россіи. Слѣдуетъ замѣтить, что корпорація сибирскихъ купцовъ не такая смѣшанная, какъ въ Европейской Россіи, именно по причинѣ того, что здѣсь торговля представляетъ многія затрудненія и требуетъ значительныхъ капиталовъ; притомъ среднее состояніе каждаго торговца въ Сибири можетъ быть выше, нежели въ Европейской Россіи.

Въ экономическомъ отношеніи Восточная Сибирь была какъ бы независимой страной, открытой для торговли иностранцамъ и русскимъ. Она уже завязала довольно постоянныя сношенія съ Ки-

таемъ, Японіей, Соединенными Штатами и Германіей. Два торговыхъ дома – одинъ гамбургскій (Купстъ и Альберсъ), другой американскій (Эмери) раздѣлили между собою лучшіе предметы по международному обмѣну.

Первый изъ этихъ торговыхъ домовъ былъ сначала въ Одессѣ; въ 1864 году онъ устроилъ торговый домъ во Владивостокѣ; теперь онъ обладаетъ восемнадцатью филіальными отдѣленіями въ восточной Сибири, именно въ Благовѣщенскѣ, Хабаровскѣ, Николаевскѣ и проч. Этотъ торговый домъ служитъ представителемъ многихъ обществъ страхованія, транспортовъ, мореходныхъ русскихъ и иностранныхъ компаній, кромѣ того онъ занимается всевозможными дѣлами, исполняетъ банкирскія порученія, имѣетъ техническую контору, въ складѣ его имѣются самые разнообразные товары, какъ-то: земледѣльческія машины, предметы туалета, одежды, ликеры и проч.; онъ получаетъ громадныя прибыли. Продаваемые имъ товары привозятся главнымъ образомъ изъ Гамбурга и Одессы.

Американскій домъ И. Эмери, основанный въ 1870 году, работаетъ при подобныхъ же условіяхъ. Его главная контора въ Москвѣ, и онъ имѣетъ агенства во Владивостокѣ, Николаевскѣ, Хабаровскѣ, Благовѣщенскѣ и проч.; въ Гамбургѣ онъ имѣетъ отдѣленіе для закупокъ.

Отмѣна порто-франко, которымъ пользовались сибирскіе порты Тихаго океана, тѣсно связываетъ опять Восточную Сибирь съ ея половиною по сю сторону Байкальскаго озера и съ Европейскою Россіею. Международный обмѣнъ замедлится въ пользу русской торговли. Продукты, необходимые для потребленія населенія Амурской области, будутъ привозиться по желѣзной дорогѣ или моремъ, но только изъ Европейской Россіи, черезъ Петербургъ или Одессу.

X. Заключеніе.

Какъ мы видѣли, Сибирь обладаетъ очень значительными богатствами. Невольно хочется сравнить ихъ съ богатствами Канады, съ которой Сибирь имѣетъ много поразительнаго сходства. Канада также расположена на крайнемъ сѣверѣ материка; климатъ въ ней столь же суровъ, и приблизительно въ теченіе полугода тамъ такъ же, какъ и въ Сибири, прекращается всякая навигація по ея озерамъ и рѣкамъ; вмѣстѣ съ тѣмъ Канада доставляетъ своему населенію богатства, подобныя тѣмъ, какими пользуются и сибирскія страны. Большія пространства чернозема доставляютъ для вывоза значительные избытки прекрасной пшеницы, громадные луга прокармливаютъ многочисленное количество скота, продукты котораго совмѣстно съ продуктами земли составляютъ основу богатства Канады; болѣе холодные пояса, покрытые высокоствольными лѣсами, доставляютъ обильный строевой и дровяной матеріалъ и служатъ убѣжищемъ для пушныхъ звѣрей; въ мѣстностяхъ менѣе благопріятныхъ населеніе прокармливается охотою и рыбною ловлею въ рѣкахъ, рѣчкахъ, бухтахъ и озерахъ, изобилующихъ рыбою. Наконецъ, во многихъ мѣстахъ въ нѣдрахъ земли заключается золото, серебро, желѣзо, мѣдь и минеральное топливо.

Населеніе въ обѣихъ этихъ странахъ имѣетъ также много сходнаго; меньшинство его составляютъ племена туземцевъ; масса европейскихъ переселенцевъ поглощаетъ самые жизненные элементы туземнаго населенія, а остальную часть его оттѣсняетъ къ крайнему сѣверу, гдѣ они и вымираютъ.

Сходство Канады съ Сибирью поразительное. Почему же Сибирь, обладая цифрою населенія, можетъ быть, даже нѣсколько большей, нежели цифра населенія Канады, до сихъ поръ такъ мало извлекаетъ пользы изъ своихъ богатствъ? Почему, получивъ тѣ же дары природы, развилась она позже?

Одною изъ причинъ этого явленія являются географическія особенности этихъ странъ. Канада обладаетъ удивительной системой естественныхъ внутреннихъ водныхъ путей, именно озеръ и рѣкъ, притомъ такихъ рѣкъ, которыя впадаютъ въ океаны, одинъ изъ которыхъ омываетъ Европу; кромѣ того, Канада на протяженіи нѣсколькихъ тысячъ верстъ на своемъ самомъ производительномъ пространствѣ находится въ тѣсныхъ сношеніяхъ съ другою богатою страною, гдѣ живетъ свободный, сильный и предпріимчивый народъ. Сибирь, напротивъ, была изолирована. Ея самые богатые округи отдѣляются отъ Китая громадными горными хребтами и пустынями, а отъ Европы Уральскими горами и безпредѣльными степями; потому и пробудилась она лишь тогда, когда маленькій русскій локомотивъ проникъ въ ея громадныя пространства и нарушилъ ея вѣковой сонъ.

Однако сибирскій крестьянинъ и прежде стоялъ выше своего русскаго собрата, такъ какъ онъ терпѣлъ менѣе нужды, пользовался большимъ благосостояніемъ и свободою; Сибирская желѣзная дорога вторглась въ его жизнь и окончательно его преобразовала; онъ сталъ другимъ человѣкомъ, сталъ больше трудиться и больше производить; въ немъ проявились такая энергія и дѣятельность, какихъ раньше не подозрѣвали. Недаромъ телеграфы и желѣзныя дороги бороздятъ теперь страну; круговоротъ идей и преобразованія идутъ живѣе въ такой странѣ. Вотъ почему Сибирская желѣзнодорожная линія, хотя очень еще несовершенная, вызвала удивительныя проявленія прогресса въ этой части Азіи.

Переселенческое движеніе дало странѣ лишь земледѣльцевъ и скотоводовъ, которые и въ новыхъ краяхъ не перемѣняютъ своего прежняго занятія. Но Сибирь имѣетъ, помимо этихъ продуктовъ, и другія потребности, которыя возрастаютъ по мѣрѣ того, какъ становится легче удовлетворять ихъ.

Но если бы нужные ей продукты Сибирь получала посредствомъ внѣшняго привоза, все равно—изъ Европейской ли Россіи или изъ Западной Европы,—то и такое разрѣшеніе вопроса нельзя было бы признать нормальнымъ. Напротивъ, когда въ самой Сибири будутъ построены фабрики и заводы, когда на мѣстѣ возникнетъ производство предметовъ, необходимыхъ для населенія, пріобщающагося къ свѣту цивилизаціи и прогресса, когда дымъ доменныхъ печей будетъ далеко стлаться по горизонту, а свѣтящееся пламя заводовъ и стукъ молотовъ пробудятъ спящія степи,—тогда картина получится другая, и удивленный и обрадованный крестьянинъ

поспѣшитъ воспользоваться плодами этой работы человѣка, совершенной ему на пользу. Однако, развитіе промышленности требуетъ накопленія энергіи и труда, и эта только еще рождающаяся къ жизни страна, конечно, не могла имѣть ихъ, метрополія же лишь съ большими затрудненіями въ состояніи снабдить ее всѣмъ этимъ. Поглощенная своимъ собственнымъ развитіемъ, Россія пользуется иностранными сбереженіями для созданія своихъ желѣзныхъ дорогъ, для снабженія нужнымъ оборудованіемъ своихъ портовъ, для разработки рудъ, для устройства заводовъ и фабрикъ, которые дадутъ работу ея возрастающему населенію и такимъ образомъ облегчатъ ему жизнь. Россія довольствуется тѣмъ, что заселяетъ свою колонію, она даетъ ей главное -- людей; но она не можетъ удовлетворить всѣмъ ея нуждамъ, за исключеніемъ развѣ тѣхъ, которыя затрагиваютъ общіе интересы всей имперіи.

XI. Приложеніе.

Губерніи и области Сибири.

(1897 годъ.)

	Главные города	Населеніе
Западная Сибирь.		
Тобольская губернія	Тобольскъ	1.435,000 жителей.
Томская губернія	Томскъ	1.929,000 „
Степное генералъ-губернаторство:	Омскъ.	
Семипалатинская область . . .	Семипалатинскъ	687,000 „
Акмолинская область	Акмолинскъ	683,000 „
Средняя Сибирь.		
Енисейская губернія	Красноярскъ	570,000 „
Иркутская губернія	Иркутскъ	514,000 „
Восточная Сибирь.		
Забайкальская область . . .	Чита	638,000 „
Якутская Область	Якутскъ	270,000 „
Пріамурское генералъ-губернаторство:	Хабаровскъ	
Амурская область	Благовѣщенскъ	120,000 „
Приморская область	Владивостокъ	224,000 „
Островъ Сахалинъ		28,000 „
		Всего въ 1897 г. 7.098,000 жителей.

Чтобы получить цифру населенія въ настоящее время, слѣдуетъ принять въ разсчетъ, кромѣ излишка рожденій надъ смертностью, еще притокъ переселенцевъ (около 600,000 душъ съ 1897 г.).

Цифра туземнаго населенія составляетъ приблизительно 1.900,000 душъ, принадлежащихъ къ различнымъ этническимъ группамъ, изъ которыхъ главныя: киргизы (1.000,000), татары (250,000), якуты (230,000) и буряты (200,000).